



**2024 ROAD AND PARA-CYCLING ROAD  
WORLD CHAMPIONSHIPS**

**ZÜRICH  
SWITZERLAND**



# PROJEKT- REPORTING

**ZÜRICH, JANUAR 2026**



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>Management Summary</b>	<b>6</b>
<b>1 Organisation und Projektstruktur</b>	<b>15</b>
1.1 Verein UCI Weltmeisterschaften Rad und Para-Cycling Strasse Zürich 2024	15
1.1.1 Vereinsmitglieder	15
1.1.2 Projektgremien der öffentlichen Hand	16
1.1.3 Internationaler Radsportverband UCI	16
1.2 Lokales Organisationskomitee (LOK)	16
1.3 Einordnung und Würdigung	17
1.4 Herausforderungen	17
1.5 Erkenntnisse	18
<b>2 Finanzen und Versicherungen</b>	<b>20</b>
2.1 Budgetierung und Beiträge der öffentlichen Hand	20
2.2 Weiterentwicklung Projektbudget	20
2.3 Versicherungen	22
2.4 Defizit und Sanierungsmassnahmen	24
2.5 Herausforderungen	25
2.6 Erkenntnisse	26
<b>3 Sponsoring und Ticketing</b>	<b>28</b>
3.1 Sponsoring	28
3.2 Ticketing	29
3.3 Einordnung und Würdigung	29
3.4 Herausforderungen	31
3.5 Erkenntnisse	31
<b>4 Sport</b>	<b>32</b>
4.1 Kooperationen	35
4.2 Tödlicher Unfall im Strassenrennen	37
4.3 Einordnung und Würdigung	37
4.4 Herausforderungen	37
4.5 Erkenntnisse	39

<b>5</b>	<b>Rahmenveranstaltungen</b>	<b>41</b>
5.1	Einordnung und Würdigung	43
5.2	Herausforderungen	45
5.3	Erkenntnisse	46
<b>6</b>	<b>Nachhaltigkeit und Begleitmassnahmen</b>	<b>48</b>
<b>7</b>	<b>Marketing und Kommunikation</b>	<b>49</b>
7.1	Marketing	49
7.2	Kommunikation	50
7.3	Einordnung und Würdigung	51
7.4	Issue-Management und Krisenkommunikation	55
7.5	Herausforderungen	55
7.6	Erkenntnisse	56
<b>8</b>	<b>Services</b>	<b>57</b>
8.1	Einordnung und Würdigung	57
8.2	Herausforderungen	60
8.3	Erkenntnisse	62
<b>9</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>65</b>
<b>10</b>	<b>Verkehr</b>	<b>65</b>
10.1	Planungsphase Verkehrskonzept	65
10.2	Konzept und Ziele	66
10.3	Kommunikation und Stakeholder-Management	67
10.4	Öffentlicher Verkehr	68
10.5	Subprojekte	69
10.6	Erkenntnisse	71
<b>11</b>	<b>Gesamtfazit</b>	<b>71</b>

## Impressum

Herausgeber

Layout

Korrektorat

Fotografinnen und Fotografen

Verein UCI Weltmeisterschaften Rad und Para-Cycling Strasse Zürich 2024

Dachcom.ch AG

Mattenbach AG

SWpix.com

Zac Williams/SWpix.com

Chris Auld/SWpix.com

Simon Wilkinson/SWpix.com

Alex Whitehead/SWpix.com

Ed Sykes/SWpix.com

Timon Bachmann/SWpix.com

Skypixx

LOK Zürich 2024

# VORWORT

Über eine Million Fans säumten die Strassen des Kantons Zürich, als im September 2024 die UCI Rad- und Para-Cycling-Strassen-Weltmeisterschaften Zürich 2024 («Zürich 2024») stattfanden. Der erste Weltmeistertitel von Tadej Pogačar, nach seiner Attacke mehr als 100 Kilometer vor dem Ziel, Lotte Kopecky, die das Eliterennen der Frauen im Sprint für sich entschied, sowie das Doppelgold der Schweizer Para-Radsportlerin Flurina Rigling prägten die neun Tage mit 53 Rennen und 66 vergebenen Medaillensätzen. Besonders stolz macht uns, dass alle Rennen – ob im Regel- oder Para-Cycling – im gleichen Zielbereich endeten. Dieses sichtbare Zeichen für gelebte Inklusion setzte neue Massstäbe im internationalen Sport. Das Schweizer Team bestätigte mit insgesamt elf Medaillen, darunter vier Weltmeistertiteln, seine Stärke im Strassenradsport.

Unser besonderer Dank gilt den über 1'500 Volunteers, die mit grossem Engagement und Herzblut insgesamt 4'600 Arbeitstage leisteten. Ohne sie wäre ein Anlass dieser Dimension nicht möglich gewesen. Ebenso danken wir unseren Partnern und Sponsoren, den beteiligten Gemeinden und Behörden sowie den zahlreichen Besucher:innen, die Zürich 2024 zu einem eindrücklichen Erlebnis gemacht haben.

Doch neben den positiven Aspekten dürfen die schwierigen Momente dieses Grossanlasses nicht ausgeblendet werden. Der tragische Unfall der Nachwuchsatletin Muriel Furrer hat uns tief erschüttert. Ihr Tod überschattet diese Weltmeisterschaften und bleibt uns allen als schmerzliche Erinnerung, die zu Demut und Mitgefühl mahnt.

Zürich 2024 schloss mit einem Eventdefizit von rund 4,5 Millionen Franken ab, das aus verschiedenen Fehleinschätzungen sowie auch aussergewöhnlichen Umständen entstanden ist. Dieses Ergebnis zeigt, wie herausfordernd die Bewerbung für einen und die Durchführung eines langfristig angelegten Anlasses dieser Grösse im öffentlichen und urbanen Raum ist – organisatorisch, logistisch und finanziell. Als Vereinsmitglieder nehmen wir unsere Lehren daraus mit, um künftige Grossveranstaltungen in Zürich wirtschaftlich robuster zu gestalten.

Dennoch war Zürich 2024 ein Meilenstein: eine Anerkennung des Sports, der Inklusion und des gesellschaftlichen Miteinanders. Der vorliegende Schlussbericht bietet einen kompakten Einblick in die vielfältigen Aufgaben, Strukturen, Projekte und Herausforderungen, die diesen Anlass geprägt haben. Er dokumentiert Erfolge und Fehler, Erkenntnisse und Empfehlungen – im Bewusstsein, dass solche Grossanlässe nicht nur sportliche, sondern auch gesellschaftliche Wirkung entfalten können.

Danke für die erlebte Unterstützung von allen Seiten.

Verein UCI Weltmeisterschaften Rad und Para-Cycling Strasse Zürich 2024



Die Belgierin Lotte Kopecky verteidigt erfolgreich ihren WM-Titel.



Der Slowene Tadej Pogačar siegt souverän nach einer langen Solofahrt.

# MANAGEMENT SUMMARY

Die UCI Rad- und Para-Cycling-Strassen-Weltmeisterschaften Zürich 2024 (Zürich 2024) wurden vom 21. bis 29. September 2024 im Kanton und in der Stadt Zürich ausgetragen. An der neuntägigen Sportgrosseveranstaltung mit globaler Ausstrahlung nahmen die besten 1'539 Radfahrer:innen aus 108 Ländern sowie 900 Betreuungspersonen teil.

Insgesamt verfolgten über 1,2 Millionen Zuschauer die Rennen entlang der Strecken und in den Fanzonen. Insbesondere die beiden Sonntage mit den Elite-Zeitfahren mit über 150'000 Zuschauern und dem Männer-Elite Strassenrennen mit gegen 800'000 Zuschauern wirkten als Publikumsmagnete. Über 30'000 Zuschauer am Para-Cycling Mixed Handbike Team Relay am Eröffnungstag zeigten zudem auf, dass auch Para-Cycling auf Interesse stiess. Zürich 2024 wurde weltweit während 3'896 Stunden im Fernsehen übertragen. Die Weltmeisterschaften erreichten eine Gesamtzuschauerzahl von 134,97 Millionen sowie eine Gesamtsehdauer von 68,82 Millionen Stunden.

Zürich 2024 hat neue Massstäbe in den Bereichen Nachhaltigkeit und Inklusion an internationalen Sportveranstaltungen in der Schweiz gesetzt. Die Veranstaltung vereinte sportliche Höchstleistungen mit sozialer Verantwortung und hinterlässt diesbezüglich ein Vermächtnis für die Zukunft. Dennoch vermochte Zürich 2024 die Hoffnungen nicht in allen Belangen zu erfüllen, welche die Trägerschaft Kanton und Stadt Zürich sowie Swiss Cycling, das operative Team und weitere beteiligte Partner damit verbunden hatten. Aufgrund des Defizits von rund 4,5 Millionen Franken musste der Verein nachträglich saniert werden.

## Ein Verlust, der bleibt

Der tragische Tod der Nachwuchsfahrerin Muriel Furrer erschütterte Trägerschaft, Vorstand, Lokales Organisationskomitee, Mitarbeitende, Partner, Volunteers und die Sportwelt zutiefst. Der Unfall im Strassenrennen der Juniorinnen prägt die Erinnerung an Zürich 2024 nachhaltig. Trotz tiefer Betroffenheit wurde der Anlass in Absprache mit und im Sinne der Familie fortgesetzt.



## Projektorganisation

Nach der WM-Vergabe an Zürich im März 2019 durch Swiss Cycling wurde im Dezember 2019 der Verein UCI Weltmeisterschaften Rad und Para-Cycling Strasse Zürich 2024 gegründet. In den ersten zwei Jahren war der Verein mit der inhaltlichen und strukturellen Vorbereitung beschäftigt. Diese Phase war stark geprägt von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Ende 2019 wurde der Head of Sports verpflichtet. Er war verantwortlich für die Koordination mit dem Weltradsportverband UCI, die Projektkoordination in der Anfangsphase und ab Sommer 2021 die Stellvertretung des neu engagierten Gesamtprojektleiters. Im Herbst 2021 konnte mit dem Aufbau des Lokalen Organisationskomitees (LOK) begonnen werden. Dieses fokussierte sich in der ersten Phase hauptsächlich auf die Bereiche Struktur, Finanzen und Vertragsanpassungen, Logistik, Eventplanung, Marketing und Sponsoring sowie Kommunikation und Stakeholder-Management.

Das LOK wurde von einer Geschäftsstelle geleitet, bestehend aus Geschäftsführung und Assistenz (Projekt-Office). Die Geschäftsstelle wurde durch die Stabsstellen Kommunikation, Koordination Öffentliche Hand und Versicherungen/HR unterstützt. Diese Koordinator:innen stellten die Vernetzung und Absprache mit der kantonalen und städtischen Verwaltung sicher.

Die Teilprojekte Sport/Rennen, Marketing/Sponsoring, Rahmenveranstaltungen, Nachhaltigkeit/Begleitmassnahmen, Infrastruktur und Services waren innerhalb des Vereins angesiedelt und der Geschäftsleitung unterstellt; die Bereiche Verkehr (Kantonspolizei und Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich) und Sicherheit (Kantonspolizei und Stadtpolizei) wurden direkt bei der öffentlichen Hand angesiedelt, in engem Austausch mit dem LOK.

Das LOK war aufgrund der verfügbaren Finanzmittel in personeller Hinsicht schlank aufgestellt. Rund um die Führung wurde ein junges und dynamisches Team aufgebaut. Nach der Besetzung der Schlüsselpositionen mit erfahrenen Personen aus dem Eventbereich wurde auf eine gute Zusammensetzung des Teams aus jungen Fachkräften und innovativen Talenten geachtet.

## Finanzen

Die Projektfinanzierung war von Beginn an eine grosse Herausforderung. Das erste Projektbudget in Form eines Businessplans für Zürich 2024 wurde im Jahr 2018 durch die Stadt und den Kanton Zürich zusammen mit dem nationalen Verband Swiss Cycling erstellt. Das darin enthaltene Budget wies Einnahmen und Kosten in Höhe von 19 Millionen Franken aus. Die auf dieser Grundlage von der öffentlichen Hand bewilligten Gelder liessen kaum Spielraum für Unvorhergesehenes. Die unerwartete Staffelung der Bundesbeiträge sorgte zudem im Jahr 2023 für Liquiditätsengpässe, die nur durch rückzahlungspflichtige Überbrückungsbeiträge von Stadt und Kanton kompensiert werden konnten. In der Planungsphase zeigte sich zudem, dass das ursprüngliche Budget zu tief angesetzt war und nicht über die erforderlichen Reserven verfügte. Das Projekt musste deshalb laufend redimensioniert werden. Weil zudem die ursprünglich erwarteten Sponsoringeinnahmen nicht realisiert werden konnten, die eventspezifischen Umsätze aus Ticketing oder Public Catering deutlich unter den Erwartungen blieben und während der Veranstaltung Mehrkosten durch nicht vorhersehbare Ereignisse entstanden, resultierte ein Projektdefizit von rund 4,5 Millionen Franken.

Der Verein musste deshalb nach der Veranstaltung Sanierungsmassnahmen umsetzen sowie im Frühjahr 2025 die provisorische Nachlassstundung und bei der öffentlichen Hand zusätzliche Unterstützung beantragen. Dank Rückforderungsverzichten von Kanton und Stadt Zürich sowie eines [Zusatzkredits der Stadt Zürich](#) konnten die offenen und unbestrittenen Forderungen im September 2025 beglichen werden.

Ein von der Stadt Zürich in Auftrag gegebener [Untersuchungsbericht](#) beleuchtet die Hintergründe des Defizits.

## Sponsoring und Ticketing

Die Sponsoringakquise wurde durch die öffentliche Diskussion rund um die Verkehrssperrungen und die hängigen Rekurse beeinflusst und war äusserst herausfordernd. Sämtliche Sponsoringkooperationen kamen nur dank massgeschneiderter Zusammenarbeitsmodelle zustande. Dennoch konnte der Anlass am Ende auf die Unterstützung von fünf lokalen Official Partners, 15 Official Suppliers, drei Institutional Partners, einigen Local Supporters, einem Main Charity Partner und von vielen strategischen Partnern zählen.

Das Ticketing umfasste nur einzelne Bereiche wie das Hospitality-Angebot für die UCI-Lounge sowie reguläre Zutrittstickets für die Fanzone Sechseläutenplatz. An allen anderen Orten, insbesondere entlang der Rennstrecken, war der Event für Zuschauende frei zugänglich. Während das Ticketing für die Eliterennen an den Wochenenden sehr gut verlief, blieb das Interesse an Eintrittskarten bei den übrigen Rennen deutlich unter den Erwartungen.

## Sport

Die 53 Rennen während der neun Tage bildeten das Herzstück von Zürich 2024. Die entsprechenden Rennstrecken wurden massgeblich bereits im Rahmen der Erstellung des Bewerbungsdossiers festgelegt und orientierten sich an sportlichen, reglementarischen und touristischen Grundsätzen. Direkt nach der Vereinsgründung im Jahr 2019 begann die konzeptionelle Detailplanung, die sich auf die Ausarbeitung der notwendigen verkehrlichen Massnahmen und die umfangreiche Koordination der verschiedenen Ansprüche der betroffenen Stakeholder fokussierte. Die definitiven Rennstrecken konnten im Herbst 2022 finalisiert, im Januar 2023 verkehrlich ausgeschrieben und nach Rückzug aller Einsprachen Ende November 2023 verbindlich kommuniziert werden. Höhepunkt war das Strassenrennen der Männer Elite bei optimalen Wetterbedingungen und vor einer grossen Zuschauerkulisse.

Die Erstellung des komplexen Rennprogramms für Regelathlet:innen und Para-Athlet:innen dauerte über ein Jahr. Die Planung aller Rennen musste sämtliche zeitlichen, reglementarischen und TV-relevanten Anforderungen und Vorgaben erfüllen.

## Rahmenveranstaltungen

Die Rahmenveranstaltungen in den verschiedenen Fanzonen boten ein abwechslungsreiches Eventerlebnis mit zahlreichen Aktivitäten für Familien, Sportfans und Unternehmen. Kernanliegen war es, Inklusion gezielt voranzutreiben: Interaktive Angebote förderten den Austausch zwischen Menschen mit und ohne Behinderungen und hoben die Bedeutung des Para-Sports hervor. Barrierefreie Fanzonen und Programme schufen Raum für Begegnungen und sensibilisierten das Publikum für die aussergewöhnlichen Leistungen aller Sportler:innen.

Die Fanzone am Sechseläutenplatz wurde zum Zentrum der Veranstaltung. Hier konnten die Besucher:innen Konzerte, Podiumsdiskussionen zu Themen wie Umwelt, Gesundheit und gesellschaftlicher Wandel sowie ein vielfältiges Kulturprogramm erleben.

## Begleitmassnahmen, Nachhaltigkeit und Wertschöpfung

Als Begleitmassnahmen wurden in den Bereichen Sport-, Velo- und Standortförderung Projekte mit Pilotcharakter geplant und 2022 sieben Projekte lanciert. Die Mehrheit der Projekte soll nach Zürich 2024 weiterbestehen und über den Event hinauswirken. Der Nachhaltigkeitsansatz von Zürich 2024 orientierte sich am NIV-Leitfaden der Hochschule Luzern (HSLU) und an den Standards von ISO-20121:2024 Event Sustainability Management Systems. Sie ermöglichten eine effektive Umsetzung von Massnahmen mit positiver Wirkung. Die Nachhaltigkeits-Charta schuf die Grundlage für Verbindlichkeit und förderte die aktive Partizipation von Stakeholdern. Eine externe Erhebung von EBP Schweiz und der HSLU ermittelte eine durch Zürich 2024 resultierende schweizweite Bruttowertschöpfung von rund 58 Millionen Franken, davon 12 Millionen Franken direkte Wertschöpfung. Damit vermochte Zürich 2024 die im Rahmen der Bewerbungsphase gesetzte Zielsetzung («Bruttowertschöpfung von bis zu 60 Millionen Franken») zu erfüllen. Die Summe der direkt und indirekt in Stadt und Kanton Zürich ausgelösten Bruttowertschöpfung machte 31 Millionen Franken aus. Die durch Zürich 2024 ausgelösten totalen Umsätze beliefen sich auf 158 Millionen Franken in der gesamten Schweiz (55 Millionen Franken direkt und 103 Millionen Franken indirekt). Davon fielen in der Stadt Zürich 65 Millionen Franken und im Kanton Zürich (inklusive Stadt) 97 Millionen Franken an.

Das Zusammenspiel von Sport, Inklusion, Nachhaltigkeit und Kultur machte Zürich 2024 zu einem Vorzeigeprojekt einer nachhaltigen und barrierefreien Veranstaltung. Der Event setzte in diesen Bereichen neue Standards für künftige Sportveranstaltungen. Weitere Ausführungen und detaillierte Angaben zur Nachhaltigkeit und Wertschöpfung sowie zu den Begleitmassnahmen sind [im separaten Nachhaltigkeitsbericht](#) aufgeführt.



Das niederländische Tandemteam (links) gewinnt das MB-Strassenrennen vor dem spanischen Duo.



Die Schweizerinnen Elise Chabbey, Jasmin Liechti und Noemi Rüegg im Mixed-Relay-Teamzeitfahren.

## **Marketing und Kommunikation**

Zürich 2024 schuf durch lokale Kooperationen und nationale Botschafter:innen im Rahmen seiner Marketingkampagnen einen konkreten Bezug zur Host Region Zürich und zur Schweiz.

Mit einer Eventbeflagung an 62 Standorten, 2'000 Quadratmeter Gitterverkleidung in der Innenstadt und an weiteren Orten entlang der Rennstrecken, Einkleidung der Gebäude in den Fanzonen, dem Megaposter am Kongresshaus und den diversen Plakatstellen und Wegweisern konnte ein stimmiges Eventerscheinungsbild gemäss der eigens geschaffenen Event-CI umgesetzt werden.

Das LOK sorgte vor, während und nach Zürich 2024 für eine umfassende Kommunikation über den gesamten Event und die zahlreichen Teilbereiche. Dazu gehörten u.a. die interne Kommunikation, Media Relations, Digital, Public Affairs, Marketingkommunikation, die Kommunikation zu spezifischen Projekten wie Rahmenveranstaltungen, Volunteering und Verkehrsmassnahmen sowie die Krisenkommunikation.

Im Bereich Media Operations setzte das LOK die Vorgaben mit dem internationalen Medienzentrum im Kongresshaus, der Mixed Zone und weiteren dedizierten Flächen auf dem Sechseläutenplatz sowie dem TV Broadcasting Compound um. 550 Medienschaffende (Print- und Online-Journalisten, Fotografen, TV- und Radioteleute sowie Techniker) waren mit der Berichterstattung befasst. Gemäss Vertrag mit der UCI bzw. der EBU war der Host Broadcaster SRF nur zur TV-Produktion der Rennen der Regelathlet:innen verpflichtet. Zürich 2024 musste deshalb auf eigene Rechnung eine spezialisierte Drittfirma für die TV-Produktion der Para-Cycling-Rennen beauftragen.

## **Infrastruktur und Services**

Für Zürich 2024 übernahm das LOK die Aufgabe, ein umfassendes Unterkunftsmanagement für Delegationen, Medien, VIPs und Fans zu organisieren. Aus diesem Grund wurde eine Partnerschaft mit Kuoni Tumlare abgeschlossen, die als offizielle Unterkunftsagentur fungierte. Kuoni Tumlare reservierte 45'000 Zimmernächte und übernahm die Abwicklung. Aus diesem Engagement entstand eine Partnerschaft zwischen Zürich Tourismus und Kuoni Tumlare für künftige Events.

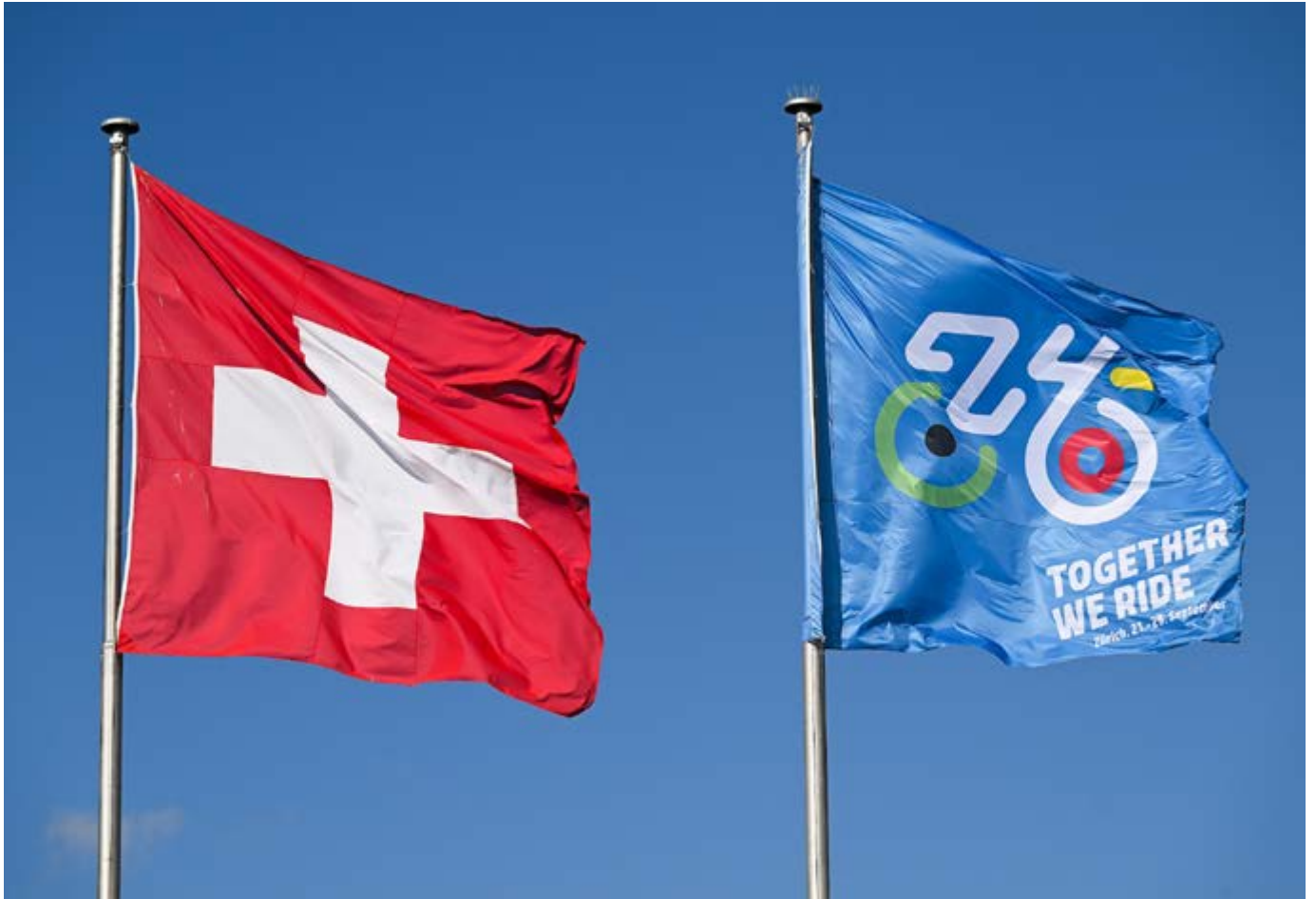
Seitens UCI wurde die Agentur WINGS Media & Technologies beauftragt, das Akkreditierungs-Management für diesen Anlass zu organisieren und in Zusammenarbeit mit dem LOK umzusetzen. Die verkehrstechnisch gut angebundene Saalsporthalle wurde dafür als Standort gewählt.

Das LOK war auf rund 1'500 freiwillige Helfer:innen (Volunteers) angewiesen. Im Auftrag des LOK übernahm Swiss Volunteers das Volunteer-Management. Als Vermächtnis bleiben für Swiss Volunteers ein grosser, erweiterter Pool an Ehrenamtlichen, wichtige Erfahrungswerte und eine gestärkte Plattform.

Ein spezialisiertes Team innerhalb des LOK übernahm die Planung und Umsetzung der Verpflegung für Volunteers, Dienstleister, Armee- und Zivildienstangehörige sowie Staff und stellte die flächendeckende Versorgung aller Beteiligten während insgesamt 16 Tagen sicher. Über 15'000 Mahlzeiten, ebenso viele Zwischenverpflegungen, 600 Frühstücke sowie rund 15'000 Liter Getränke wurden an 25 Stellen entlang der Strecken verteilt.

Das LOK arbeitete eng mit dem Official Supplier Planzer zusammen, der Lagerflächen und Transporte zur Verfügung stellte. Jedes Teilprojekt hatte unterschiedlichen Bedarf an logistischer Unterstützung, was eine umfassende Koordination bedingte.

Dank der Partnerschaft mit der Emil Frey Group und Kia als Official Car Partner sowie Hertz konnten 144 Fahrzeuge eingesetzt werden. Für ihre Ausrüstung und Bereitstellung wurden eine Halle des LOK-Partners Planzer sowie Aussenparkplätze in Dietikon angemietet.



62 Standorte in der Stadt Zürich standen für die Eventflaggen zur Verfügung.



Highlight des Host City Dressing war das Megaposter am Kongresshaus.



Die Beflaggung entlang des Utoquais und der Quairbrücke war Teil des Eventerscheinungsbilds.

## Sicherheit und Verkehr

Die Sicherheit lag in der Verantwortung der staatlichen Stellen – insbesondere der Kantons- und Stadtpolizei Zürich. Diese planten sämtliche sicherheitsrelevanten Massnahmen und führten sie aus. Zusätzlich unterstützte die Polizei das LOK punktuell bei der Rennsicherheit, innerhalb der Fanzonen und bei der Kommunikation zu Verkehrsmassnahmen.

Die Zusammenarbeit mit allen im Verkehrsmanagement involvierten Organisationen wie der Kantonspolizei und der Dienstabteilung Verkehr, insbesondere in den Bereichen Abstimmung der unterschiedlichen Systeme, Stakeholder-Management und Kommunikation Verkehr, war elementar. Durch das grosse Engagement aller Beteiligten konnte das Teilprojekt Verkehr geordnet umgesetzt werden und es entstand ein wertvolles Netzwerk, das auch über den Grossanlass hinaus von Nutzen sein wird.

## Grösste Herausforderungen

Vor, während und nach Zürich 2024 mussten der Verein und das LOK zahlreiche Herausforderungen bewältigen:

- **Komplexe Projektorganisation:** Das Projekt erforderte einen engen Austausch zwischen Trägerschaft/LOK/Verein und diversen Dienststellen der öffentlichen Hand. Dieser wurde über die beiden Koordinationsstellen sowie Projektsteuerungsgremien sichergestellt. Die hohe Komplexität der Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand zeigte sich exemplarisch 2022 bei der Koordination der Verfügung von Verkehrsanordnungen von Stadt und Kanton.
- **Corona:** Die Covid-19-Pandemie verzögerte verschiedene organisatorische Schritte und Massnahmen. Als Folge davon musste in einigen Bereichen für die Vorbereitung praktisch wieder von null oder mit Verzögerungen begonnen werden.
- **Fehlannahmen in der Budgetierung und ungenügende Reserven:** Die im Budget des ursprünglichen Businessplans vorgesehenen Reserven waren nicht ausreichend. Zudem unterlagen sowohl die erhaltenen Geldbeiträge als auch die Eigenleistungen der öffentlichen Hand der Mehrwertsteuer, ein Aspekt, der im ursprünglichen Businessplan nicht berücksichtigt worden war. Weitere Gründe waren unvorhergesehene Mehrkosten, insbesondere Anpassungen bei der Streckensicherung aufgrund der Verkehrsmassnahmen, Zusatzaufwände für die Organisation der Rennen, Zusatzausgaben für die Einhaltung der Vereinbarungen mit dem Radsport-Weltverband UCI, kurzfristig erforderliche Massnahmen nach einem Stromausfall sowie die Behebung von Wetterschäden.
- **Geringere Einnahmen:** Die Einnahmen fielen aufgrund der teilweise wetterbedingt tiefen Umsatzzahlen in den Bereichen Catering, Merchandising und Ticketing deutlich geringer aus als geplant. Die medial ausgetragene Kontroverse rund um die Strassensperrungen sorgte bei potenziellen Sponsoren für grosse Zurückhaltung. Dies wirkte sich im Vorfeld negativ auf der Einnahmenseite aus.

## Wichtigste Erkenntnisse

Für sportliche Grossveranstaltungen mit starker Nutzung des öffentlichen Raums müssen bereits in der Kandidaturphase Abklärungen mit den wichtigsten Anspruchsgruppen geführt werden. Ein frühzeitig erreichter Konsens und eine möglichst grosse Akzeptanz, insbesondere seitens Gewerbe, Gemeinden und Bevölkerung, sind unerlässlich. Zeitliche Fristen bei möglichen kommunalen oder kantonalen Rekursen sowie die Verhältnismässigkeit der Eingriffe müssen von Anfang an berücksichtigt werden. Zudem haben gerade diese Anspruchsgruppen ein erhöhtes Informationsbedürfnis. Zur Information und Kommunikation braucht es entsprechende Plattformen und Kanäle, wie z.B. eine Event-App. Dafür müssen von Beginn an ausreichende finanzielle Mittel eingeplant werden.

Bewilligungen von unterschiedlichen Staats- und Verwaltungsebenen, die für die Durchführung des Events notwendig sind, müssen so früh als möglich eingeholt und rechtskräftig bestätigt werden (z.B. Durchfahrten, Sperrungen und andere Verkehrsmassnahmen). Falls die Trägerschaft einer Grossveranstaltung bei der öffentlichen Hand liegt, muss festgehalten werden, welche Organe Bedürfnisse auf operativer Ebene einbringen können.

In Bezug auf die Budgetierung sind bereits während der Kandidatur und vor einem allfällig erforderlichen Parlamentsbeschluss ausreichende Mittel und genügend Reserven vorzusehen. Es gilt, bereits in dieser Phase ein grobes, jedoch aussagekräftiges Veranstaltungs- und Betriebskonzept zu entwerfen, um ein erstes verlässliches Budget mit ausreichend Reserven nach konservativen Grundsätzen erstellen zu können.

Für einmalige Events ist es anspruchsvoller, Sponsoren und Unterstützer zu akquirieren, als für Veranstaltungen, die regelmässig und wiederkehrend stattfinden. Das Einnahmepotenzial muss entsprechend konservativ angesetzt werden.

Zusätzlich ist die Rechtesituation durch den Weltverband stark reglementiert und limitiert. Frühzeitige Verbindlichkeit hinsichtlich der Durchführung und Rechtssicherheit sind entscheidend für die Planung und insbesondere die Akquise von Sponsoren. Entsprechend müssen Veranstalter die Verhandlungen mit dem Weltverband, der meist auch der Inhaber der kommerziellen Rechte ist, sorgfältig führen. Spezifische Auflagen sowie mögliche weitere finanzielle Folgen müssen frühzeitig geklärt werden.

Die Daten zur Durchführung des Events sowie die Flächenplanung und -zuteilung müssen frühzeitig plausibilisiert und auf mögliche Zusatzkosten und Einschränkungen geprüft werden. So hatten die Nutzung des Sechseläutenplatzes durch das Zurich Film Festival unmittelbar nach Zürich 2024 sowie die räumliche Trennung von TV Compound und Zielgelände kostspielige Zusatzaufwendungen zur Folge.

Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit bei Grossveranstaltungen müssen heute in ein modernes Eventkonzept integriert werden. Eine barrierefreie Veranstaltung für Besucher:innen und insbesondere für teilnehmende Athlet:innen mit Beeinträchtigungen gilt es sorgfältig zu planen. Es braucht hierfür nicht nur zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen, sondern auch konzeptionelle Überlegungen über alle Teilprojekte.



Die Zürichbergstrasse wurde während des Männer Elite-Rennens zum Tollhaus.



Auch Familien mit Kindern verfolgten die Rennen am Streckenrand.

# 1 ORGANISATION UND PROJEKTSTRUKTUR

## 1.1 VEREIN UCI WELTMEISTERSCHAFTEN RAD UND PARA-CYCLING STRASSE ZÜRICH 2024

Für die Planung und Durchführung von «Zürich 2024» wurde Anfang Dezember 2019 eine Trägerschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit gegründet. Am Verein UCI Weltmeisterschaften Rad und Para-Cycling Strasse Zürich 2024 (Verein) waren Kanton und Stadt Zürich sowie Swiss Cycling als gleichberechtigte Mitglieder mit je zwei Vertreter:innen im Vorstand beteiligt:

- Seitens Swiss Cycling waren das zu Beginn der Co-Präsident und der Geschäftsführer. Im Verlauf des Projekts wurde der Co-Präsident durch den Verantwortlichen Leistungssport ersetzt, um der sportlichen Ebene mehr Gewicht zu geben.
- Der Kanton Zürich wurde durch den Amtschef des Sportamts sowie die Mitarbeiterin Kommunikation und Projekte des Sportamts vertreten.
- Die Stadt Zürich wurde durch den Direktor des Sportamts und den Co-Direktor des Projektstabs Stadtrat vertreten, der nach seiner Pensionierung im Frühjahr 2023 durch seinen Nachfolger ersetzt wurde.

Nach der Vereinsgründung stand der Aufbau der Organisation im Vordergrund: provisorische Organisationsstruktur, Finanzierungskonzept, Grobplanung, erste Abstimmungen mit Stakeholdern und Behörden sowie Vertragsabschluss mit der UCI. Die operative Tätigkeit des lokalen Organisationskomitees (LOK) begann Mitte 2021 mit der Ernennung des Gesamtprojektleiters und ab Frühjahr 2022 mit der Rekrutierung der Leitungspersonen für die verschiedenen Teilprojekte.

### 1.1.1 Vereinsmitglieder

#### Swiss Cycling

Der nationale Radsportverband Swiss Cycling vertritt den Radsport von der Basis bis zur Weltspitze und versteht sich als Drehscheibe sowie Kompetenzzentrum des Schweizer Radsports in den Bereichen Leistungssport, Breitensport, Freizeit und Mobilität. Swiss Cycling hatte 2018 die Kandidatur für die Rad-WM 2024 in der Schweiz eingereicht. Die UCI ernannte im Herbst 2018 die Schweiz als Gastgeberland der Rad-WM 2024. Swiss Cycling vergab im März 2019 die Rad-WM 2024 nach Zürich.

#### Stadt Zürich

Der Zürcher Gemeinderat bestätigte am 6. Februar 2019 mit dem Gemeinderatsbeschluss GR-Nr. 2018/418 ohne Gegenstimme den Antrag für einen Kredit und Einnahmeverzichte des Stadtrats. Am Projekt beteiligt waren eine Vielzahl von Dienstabteilungen wie die Stadtpolizei, Schutz & Rettung (Sanitätsdienst), Tiefbauamt (bauliche Anpassungen im Strassenbereich), Dienstabteilung Verkehr (Verkehrskonzept und Umsetzung), Grün Stadt Zürich (Schutz der Grünräume), Entsorgung + Recycling Zürich, das ewz und das Sportamt. Für die städtische Projektkoordination war der Projektstab Stadtrat verantwortlich, für die Projektumsetzung bewilligte der Gemeinderat die befristete Anstellung einer stadtinternen Projektleitung und einer Projektassistenten.

#### Kanton Zürich

Der Regierungsrat des Kantons Zürich bewilligte mit Beschluss RRB-Nr. 435/2019 am 24. April 2019 Beiträge aus dem Sportfonds und dem Lotteriefonds an die Organisation und Durchführung von Zürich 2024. Daneben wurden Leistungen der Kantonspolizei und des Tiefbauamts in den Bereichen Verkehr und Sicherheit, Unterstützungsleistungen des Zivilschutzes sowie Dienstleistungen weiterer kantonaler Behörden ohne Rechnungsstellung an den Verein erbracht. Die für den Sport zuständige Sicherheitsdirektion koordinierte die kantonalen Leistungen.

### 1.1.2 Projektgremien der öffentlichen Hand

Der Steuerungsausschuss war das politische und strategische Koordinations- und Entscheidungsgremium. Er war für Fragestellungen zu Zürich 2024 zuständig, welche die Nutzung des öffentlichen Raums betrafen. Er wurde etabliert, um den allgemeinen Fortschritt von Zürich 2024, inklusive finanzieller Themen wie Sponsoring und etwaiger Risiken, mit der öffentlichen Hand zu besprechen und zu überwachen. Mitglieder des Steuerungsausschusses waren Stadtratsmitglieder der Stadt Zürich, der Vorsteher der kantonalen Sicherheitsdirektion und ein Vertreter des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich (GPVZH). Der Projektausschuss war das vorbereitende Gremium des Steuerungsausschusses. Mitglieder waren Vertreter:innen der im Projekt involvierten Ämter von Stadt und Kanton und ein Vertreter des GPVZH. Im Projektausschuss wurden spezifische Aufgaben der öffentlichen Hand (z.B. Streckenplanung, Verkehrsanordnungen und -management usw.) koordiniert. Der Steuerungsausschuss und der Projektausschuss waren keine Organe des Vereins.

### 1.1.3 Internationaler Radsportverband UCI

Der internationale Radsportverband Union Cycliste Internationale (UCI) ist Eigentümer, Rechteinhaber und Vergabestelle der Austragungsrechte aller Weltmeisterschaften im Radsport. Die UCI besitzt, sanktioniert und kontrolliert die UCI Strassen-Weltmeisterschaften und die UCI Para-Cycling-Strassen-Weltmeisterschaften. Die UCI beauftragt eine Reihe von Dienstleistern, die sie bei der Organisation aller offiziellen Wettbewerbe unterstützen, beispielsweise in den Bereichen Zeitmessung/Fotofinish, Assistenzdienst für Athlet:innen, Werbung der UCI-Partner, Media Operations sowie sportliche Dienstleistungen.

## 1.2 LOKALES ORGANISATIONSKOMITEE (LOK)

Das LOK gliederte sich in eine Geschäftsstelle, die aus Geschäftsführung/Gesamtprojektleitung und Assistenz (Projekt-Office) bestand. Die Geschäftsstelle wurde durch die Stabsstellen Kommunikation, Koordination Öffentliche Hand und Versicherungen/HR unterstützt. Die Koordinator:innen der öffentlichen Hand stellten dabei die Vernetzung mit der kantonalen und städtischen Verwaltung sicher.

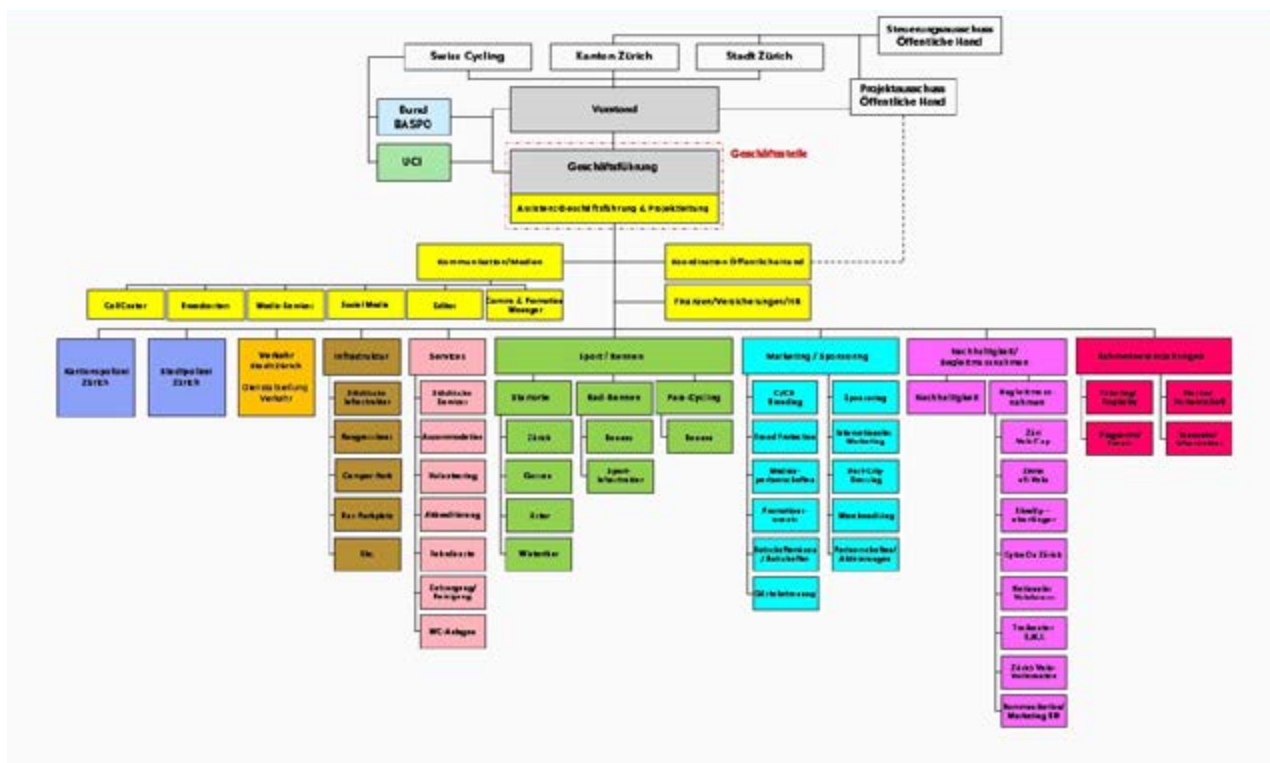


Abbildung 1: Organigramm Zürich 2024

Der Geschäftsführung waren folgende Teilprojekte unterstellt: Sport/Rennen, Marketing/Sponsoring, Rahmenveranstaltungen, Infrastruktur und Services. Zusätzlich wurde im Frühjahr 2022 entschieden, das Legacy-Programm (Begleitmassnahmen) durch den Verein im Rahmen des Teilprojekts Nachhaltigkeit/Begleitmassnahmen ausarbeiten zu lassen. Für die Umsetzung der Teilprojekte war ein siebenköpfiges Leitungsteam verantwortlich. Die Bereiche Verkehr und Sicherheit wurden direkt bei der öffentlichen Hand angesiedelt, in beiden Bereichen gab es einen engen Austausch mit dem LOK.

Im LOK waren rund 35 Personen tätig. 14 Personen waren direkt beim Verein angestellt, die Mehrheit war jedoch über Mandate und Aufträge eingebunden. Neben erfahrenen Personen in den Leitungspositionen wurden bewusst jüngere Personen engagiert, um hier ebenfalls ein Vermächtnis zu hinterlassen.

### **1.3 EINORDNUNG UND WÜRDIGUNG**

Besondere Merkmale der Projektorganisation waren flache Hierarchien und kurze Entscheidungswege, Fachverantwortliche mit hoher Eigenverantwortung, temporäre Einsätze von Spezialist:innen (z.B. Sicherheitslogistik, Event-IT) sowie direkte Schnittstellen zu Behörden, UCI und Dienstleistern. Diese schlanke Struktur ermöglichte eine schnelle Reaktionsfähigkeit, war aber insbesondere in der finalen Umsetzungsphase stark ausgelastet.

Über den Projektausschuss der öffentlichen Hand wurden die massgeblichen städtischen und kantonalen Amts- und Dienststellen ins Projekt eingebunden. Aufgrund der Auslagerung der hoheitlichen Teilprojekte Verkehr und Sicherheit in die entsprechenden Ämter der öffentlichen Hand war ein enger Austausch nötig. Über die kantonalen und städtischen Koordinator:innen wurden Fragen auf operativer Ebene in die Verwaltungen getragen.

### **1.4 HERAUSFORDERUNGEN**

Die gewählte Rechtsform Verein brachte Herausforderungen mit sich. Beispielsweise unterlagen sowohl die Geldbeiträge als auch die Eigenleistungen der öffentlichen Hand der Mehrwertsteuer, was im ursprünglichen Businessplan nicht berücksichtigt war.

Die ursprüngliche Ressourcenplanung für die Kandidaturphase und die ersten Jahre nach Vereinsgründung war zu knapp kalkuliert, auch was den Aufbau der erforderlichen Strukturen (HR) betraf. Die aufgrund der limitierten finanziellen Mittel angespannte Personalsituation führte zu einer hohen individuellen Belastung.

Aufgrund der komplexen Organisationsstruktur war die Rollenverteilung zwischen öffentlicher Hand, LOK und UCI nicht immer klar. Die Einbindung der öffentlichen Hand erwies sich aufgrund unklarer Zuständigkeiten oder divergierender Prioritäten als herausfordernd. Dies betraf etwa die Kommunikation von Verkehrsmassnahmen oder die Definition von Strecken und Sicherheitszonen. Planänderungen und öffentliche Auflagen führten zu hohen Belastungen und Mehraufwänden des Projektteams.

## 1.5 ERKENNTNISSE

Eine frühzeitige Ernennung einer Gesamtprojektleitung, idealerweise während der Bewerbungsphase, sowie eine frühe Rollenklärung, eine stabile Struktur mit ausreichend (Personal-)Reserven und klaren Verantwortlichkeiten sind für Projekte dieser Grössenordnung unerlässlich.

Für eine erfolgreiche Projektdurchführung und eine effektive Governance ist es sinnvoll, dass während der Bewerbungsphase Personen mit der erforderlichen Expertise ein Mandat erhalten, um ein erstes aussagekräftiges Veranstaltungs- und Betriebskonzept inklusive einer grundlegenden Projektplanung zu entwerfen. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, Strukturen mit Rollenverteilung und Hierarchien zu erstellen, ein erstes verlässliches Budget nach konservativen Grundsätzen aufzustellen und geeignete Eskalationspfade zu definieren.



Jasmin Liechi gewinnt die Silbermedaille im U23-Zeitfahren.



Celine van Till gewinnt Gold im WT2-Zeitfahren.



Jan Christen holt Bronze im U23-Zeitfahren.

# 2 FINANZEN UND VERSICHERUNGEN

## 2.1 BUDGETIERUNG UND BEITRÄGE DER ÖFFENTLICHEN HAND

Das erste Projektbudget in Form eines Businessplans für Zürich 2024 wurde 2018 durch die Stadt und den Kanton Zürich zusammen mit dem nationalen Verband Swiss Cycling erstellt. Dabei wurden die Vorgaben des internationalen Verbands UCI sowie Vergleichszahlen der jährlich stattfindenden Tour de Suisse und von Mountainbike-Weltcups mitberücksichtigt. Dieses Budget beinhaltete Einnahmen und Kosten in Höhe von 19 Millionen Franken. Es bildete die Grundlage für die Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand.

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 6. Februar 2019 stimmte die Stadt Zürich einem Objektkredit von höchstens 7,85 Millionen Franken (einschliesslich Einnahmeverzichten) zu.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich bewilligte am 24. April 2019 für die Organisation und Durchführung der Rad- und Para-Cycling-Strassen-Weltmeisterschaften 2024 in Zürich einen Beitrag von 2 Millionen Franken zulasten des Sportfonds und einen Beitrag von 500'000 Franken zulasten des Lotteriefonds. Die Dienstleistungen kantonaler Verwaltungsstellen für die Organisation und Durchführung von Zürich 2024 wurden unentgeltlich erbracht und intern nicht verrechnet.

Swiss Cycling reichte im Februar 2020 beim Bundesamt für Sport (BASPO) ein Gesuch um Gewährung eines Beitrags (Finanzhilfe) von mindestens 6,5 Millionen Franken zur Durchführung der Veranstaltung ein, worauf das BASPO mit Entscheid vom 30. Januar 2023 seinen Unterstützungsbeitrag verfügte. Von den 6,5 Millionen Franken gingen 1,5 Millionen Franken zwecks Radsportförderung an Swiss Cycling, der einmalige Unterstützungsbeitrag an Zürich 2024 im Umfang von maximal 5 Millionen Franken wurde in drei Tranchen ausbezahlt:

- 2023: 1,7 Millionen Franken
- 2024: 2,9 Millionen Franken
- 2025: 0,4 Millionen Franken

## 2.2 WEITERENTWICKLUNG PROJEKTBUDET

In der Folge wurden laufend neue Erkenntnisse in den Finanzplan integriert, er wies im Frühsommer 2022 Gesamtkosten in der Höhe von knapp 27,5 Millionen Franken bei einem Verlust von rund 3,6 Millionen Franken aus. Nach Mandatierung des Gesamtprojektleiters, der Teilprojektleitenden und der Finanzverantwortlichen wurde im Herbst 2022 erstmalig ein Bottom-up-Budgetprozess durchgeführt und verschiedene Szenarien erarbeitet, die alle einen Projektverlust von mehr als 3 Millionen Franken auswiesen. Der Vereinsvorstand erteilte dem LOK den Auftrag, ein ausgeglichenes Budget mittels weiterer Einsparungen und zusätzlicher Einnahmen zu erarbeiten, das im Februar 2023 finalisiert wurde (Budget 2023) und im Verlauf des Jahres 2023 als massgebendes Budget diente.

Im Herbst 2023 wurde das Budget für das Durchführungsjahr präzisiert. Die vom Vereinsvorstand gesetzte Zielvorgabe eines ausgeglichenen Ergebnisses führte zu einem grossen Kostendruck. Das Budget 2024 umfasste Gesamteinnahmen in Höhe von 22,3 Millionen Franken und Gesamtkosten in gleicher Höhe. Neben den öffentlichen Geldern waren Sponsoring- sowie Donatoreneinnahmen die wichtigsten Einnahmequellen. Auch zusätzliche Einnahmen während des Events aus Ticketing, Hospitality oder Merchandising sollten massgeblich zum Ziel eines ausgeglichenen Budgets beitragen.

Auf der Kostenseite stellten die Zahlungen an die UCI in Höhe von insgesamt 7,5 Millionen Franken den grössten Ausgabeposten dar. Für Personalkosten über den Zeitraum 2020 bis 2025 wurden insgesamt 3,3 Millionen Franken veranschlagt. Darüber hinaus entfielen Ausgaben in Höhe von 3,5 Millionen Franken auf den Bereich Event Operations, während weitere 1,4 Millionen Franken im Bereich Marketing & Kommunikation geplant wurden. Für die Begleitmassnahmen wurden die von der öffentlichen Hand dafür gesprochenen Mittel in der Höhe von 3 Millionen Franken vorgesehen.

Die Budgetentwicklung im Projektverlauf ist der untenstehenden Grafik zu entnehmen:

CHF Tsd.	Budget 2018	Budget 2021	Finanzplan 2022	Medium 2022	Minimal 2022	Budget 2023	Budget 2024
Public Authorities	8'200	10'500	12'535	13'775	13'070	14'075	14'015
Budget-relieving value in kind contributions	5'150	4'169	4'178	4'160	3'600	1'297	1'534
Cash Sponsorship	3'000	3'854	4'134	4'030	3'775	3'665	3'379
Corporate Hospitality	400	400	400	150	150	150	294
Mass Events	250	200	200	165	165	165	174
Ticketing & Fan Zones & Side Events	-	250	250	420	252	252	348
Merchandise	450	450	150	150	150	150	150
Travel/hotel commissions	300	300	300	650	350	390	390
Donations, fundraising	-	500	500	600	450	1'330	1'330
Exposition	250	250	250	20	10	10	100
Public Catering	900	900	900	1'035	770	770	540
Other	100	100	100	300	300	100	20
<b>Total Revenues</b>	<b>19'000</b>	<b>21'873</b>	<b>23'897</b>	<b>25'455</b>	<b>23'042</b>	<b>22'354</b>	<b>22'275</b>
Costs - Technical & Competition	-2'475	-1'302	-1'302	-2'093	-1'836	-1'408	-1'316
Costs - Event Operations	-3'895	-5'519	-5'881	-6'404	-5'091	-3'896	-3'503
Costs - Marketing & Communication	-900	-882	-1'268	-2'149	-1'525	-1'110	-1'437
Costs - Begleitmassnahmen	-	-	-2'575	-3'000	-2'295	-3'000	-2'940
Costs - Reserven	-1'250	-1'500	-1'500	-1'500	-750	-750	-100
Costs - Diverses	-	-	-	-	-	-	-
<b>Gross Profit</b>	<b>10'480</b>	<b>12'669</b>	<b>11'372</b>	<b>10'308</b>	<b>11'544</b>	<b>12'191</b>	<b>12'979</b>
Personnel Costs	-3'500	-4'091	-5'922	-5'328	-5'328	-3'453	-3'253
Administration Costs	-6'980	-8'536	-9'038	-8'342	-8'128	-7'784	-8'818
<b>EBIT</b>	<b>-</b>	<b>42</b>	<b>-3'588</b>	<b>-3'362</b>	<b>-1'911</b>	<b>954</b>	<b>907</b>
Tax, Fees & FX	-	-	-	-1'227	-1'080	-925	-905
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-</b>	<b>42</b>	<b>-3'588</b>	<b>-4'589</b>	<b>-2'992</b>	<b>29</b>	<b>1</b>
<b>Totale Kosten</b>	<b>-19'000</b>	<b>-21'831</b>	<b>-27'485</b>	<b>-30'043</b>	<b>-26'033</b>	<b>-22'325</b>	<b>-22'274</b>

Abbildung 2: Budgetentwicklung im Projektverlauf. Quelle: Abbildung Bericht Deloitte mit Quelle LOK Zürich 2024

## 2.3 VERSICHERUNGEN

Die Koordination der erforderlichen Versicherungen war Bestandteil des Mandats Finanzen, Versicherungen und HR, das via Einladungsverfahren an die ProTouchGlobal GmbH vergeben wurde. Ein Versicherungsbroker unterstützte das Projektteam. Folgende Versicherungen wurden für diesen Grossevent abgeschlossen:

- Geschäftsversicherung für die Büromiete und die üblichen betrieblichen Tätigkeiten eines Dienstleistungsbetriebs.
- Event-Haftpflichtversicherung für die Veranstaltung und Durchführung eines Grossevents inklusive Profisport. Diese Versicherung wurde für den Erhalt der Veranstaltungsbewilligung durch die Stadt und den Kanton Zürich benötigt. Die abgeschlossene Versicherung mit einer seitens UCI vorgeschriebenen Mindestschadenssumme von 20 Millionen Franken wurde im Verlauf der Veranstaltung bei mehreren Unfällen auch in Anspruch genommen.
- Versicherung für Volunteers in Bezug auf Unfälle bei der Ausübung ihrer Tätigkeit als Ergänzung zu den privaten Versicherungen, insbesondere bei im Ausland wohnhaften Volunteers.
- Insassenversicherung für das Mitführen von Zivilist:innen auf/in Fahrzeugen der Armee, die z.B. für den Transport von Volunteers und Medienleuten eingesetzt wurden und von der Armee für die Nutzung ihrer Fahrzeuge für den genannten Zweck vorgeschrieben wurde.
- Motorradhaftpflichtversicherung für die von einem Sponsor zur Verfügung gestellten Motorräder der Sicherheitsstaffel sowie weitere Positionen in den Rennen.
- Übliche Personalversicherungen wie UVG/KTG.

Auf eine Eventausfall- sowie eine Kaskoversicherung bei Motorrädern wurde nach Einholen von Offerten und Abwägen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bewusst verzichtet.



Ewoud Vromant (BEL) gratuliert Ricardo Ten Argiles (ESP) zum WM-Titel.



Das Feld des Männer U23-Strassenrennens mit dem Schweizer Fabian Weiss.

## 2.4 DEFIZIT UND SANIERUNGSMASSNAHMEN

Zürich 2024 schloss mit einem Eventdefizit von rund 4,5 Millionen Franken ab. Die Hintergründe des Defizits werden in einem von der Stadt Zürich bei der Beratungsfirma Deloitte in Auftrag gegebenen [Untersuchungsbericht](#) beleuchtet. Der Bericht präsentiert die wesentlichen Entwicklungen und stellt die wichtigsten Fakten in den Gesamtzusammenhang. Die in kurzer Zeit erarbeitete Analyse beantwortet die von der Stadt Zürich gestellten Fragen zum finanziellen Sachverhalt und zur Führung/Organisation und ist daher nicht als ganzheitliche Analyse von Zürich 2024 zu verstehen.

Im Wesentlichen waren die folgenden Gründe für das Defizit ursächlich: Auf der Einnahmenseite blieben die tatsächlich realisierten Sponsoringerlöse sowie Donatorenumsätze deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die Umsätze im Bereich Public Catering und Ticketing erreichten – vor allem aufgrund des anhaltend schlechten Wetters – nicht ansatzweise die Planwerte. Nicht geplante Anforderungen der UCI und die Folgekosten unvorhergesehener Ereignisse, wie beispielsweise eines Stromausfalls, führten zu wesentlichen Zusatzkosten. Auch Planungsfehler und Fehleinschätzungen hinsichtlich der Streckensicherung sowie des täglichen Auf- und Abbaus der Begitterungen hatten Mehrkosten zur Folge. Darüber hinaus führte der tragische Unfalltod der Schweizer Nachwuchsfahrerin Muriel Furrer zu Planungsänderungen und Absagen von einnahmegenerierenden Veranstaltungen.

Die Schlussabrechnung aller eventbezogenen Einnahmen und Kosten (Forecast) im Vergleich zum Budget 2024 (Budget) ist der untenstehenden Grafik zu entnehmen:

	Total Budget	Total Forecast	Total Variance
Total Revenues	22'275'051	18'970'677	(3'304'374)
Costs - Technical & Competition	(1'316'271)	(1'923'279)	(607'008)
Costs - Event Operations	(3'503'201)	(4'014'445)	(511'244)
Costs - Marketing & Communication	(1'436'846)	(1'219'918)	216'928
Costs - Begleitmassnahmen	(2'940'000)	(2'920'000)	20'000
Costs - Diverses	(100'000)	(224'731)	(124'731)
<b>Gross Profit</b>	<b>12'978'734</b>	<b>8'668'304</b>	<b>(4'310'430)</b>
Personnel Costs	(3'253'366)	(3'094'734)	158'632
Administration Costs	(8'818'413)	(8'930'845)	(112'433)
<b>Gewinn (Verlust)</b>	<b>1'498</b>	<b>(4'544'097)</b>	<b>(4'545'596)</b>

Abbildung 3: Zusammenfassung Schlussabrechnung Zürich 2024.  
Quelle: Verein UCI Weltmeisterschaften Rad und Para-Cycling Strasse Zurich 2024

Ein ausgeglichenes Projektergebnis liess sich trotz zahlreicher Sparmassnahmen nicht erreichen.

Im Oktober 2024 verhängte der Vereinsvorstand einen Zahlungsstopp, um unter Beizug eines Rechtsberaters Massnahmen zur Behebung der Finanzierungslücke zu erarbeiten. Die Mitglieder des Steuerungsausschusses der öffentlichen Hand wurden unverzüglich über das Defizit informiert und es wurden umfangreiche Sanierungsmassnahmen eingeleitet, die u.a. Nachverhandlungen mit Lieferanten, Unterstützungsgesuche an involvierte Parteien wie die UCI, Swiss Cycling oder Behindertenvereinigungen sowie Lohnverzichte von leitenden Mitarbeitenden umfassten.

Gleichzeitig liess der Vorstand einen Zwischenabschluss per 15. November 2024 erstellen, um den rechtlichen Anforderungen in Bezug auf die Vorgaben gemäss Art. 725 OR Rechnung zu tragen. Auch wurden im Dezember 2024 Gesuche an die Stadt und den Kanton Zürich gestellt. Die beiden Vereinsmitglieder wurden um den Erlass des Darlehens resp. Überbrückungsbeitrags sowie um die Finanzierung eines Zusatzkredits zur Deckung des verbleibenden Defizits ersucht. Aus Sicht des Vereins bestand eine begründete Aussicht auf Genehmigung.

Der Kanton Zürich bestätigte den Verzicht auf Rückzahlung am 29. Januar 2025. Weil die Bewilligung des Zusatzkredits der Stadt Zürich in die Kompetenz des Stadtparlaments fiel und zwischen Darlehenserlass und Zusatzkredit ein enger Sachzusammenhang bestand, konnte die Stadt Zürich keinen raschen

Entscheid über den beantragten Darlehensersatz und den Zusatzkredit fällen. Daraufhin entschied der Vereinsvorstand, beim zuständigen Bezirksgericht in Zürich ein Gesuch um provisorische Nachlassstundung zu stellen, das am 12. März 2025 bewilligt wurde. Der Gemeinderat der Stadt Zürich bewilligte den Erlass des Darlehens sowie den Bruttozusatzkredit von 950'000 Franken zur Deckung des verbleibenden Defizits am [11. Juni 2025](#). Nach Ablauf der Referendumsfrist und der gerichtlichen Zustimmung zur Aufhebung der Nachlassstundung am 10. September 2025 konnten die verbliebenen offenen und unbestrittenen Forderungen beglichen werden. Damit waren die Voraussetzungen für die solvente Liquidation des Vereins gegeben.

## 2.5 HERAUSFORDERUNGEN

Der Businessplan, welcher der Beantragung öffentlicher Gelder zugrunde lag, enthielt fehlerhafte Annahmen und sah zu wenig Reserven vor. Er basierte zwar auf Erfahrungswerten anderer nationaler oder internationaler Radsport-Grossanlässe, ein vertiefter Risikoabgleich, die Berücksichtigung wesentlicher Mehrkosten aufgrund der erstmaligen Integration der Para-Cycling-Wettbewerbe und eine Beurteilung durch unabhängige Expert:innen fehlten aber. Das unzureichende Budget musste in der Folge mit Sparmassnahmen ausgeglichen werden, was zu Redimensionierungen im Projekt führte.

Im Planungsprozess kam es zu wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen – unter anderem gestiegene Personalkosten, neue Sicherheitsanforderungen, pandemiebedingte Verzögerungen und inflationsbedingte Preissteigerungen –, für die nur unzureichende Reserven eingeplant waren. Dazu gehörten auch nicht geplante Erhöhungen der Zahlungen an die UCI. Die Reserven mussten in der Folge zu früh aufgelöst werden, was den Handlungsspielraum des Vereins stark einschränkte.

Daneben enthielt das Budget auch Fehlannahmen. So waren keine Mittel für die Mehrwertsteuerpflicht des Vereins vorgesehen, was zu ungeplanten Zusatzkosten von rund 1,1 Millionen Franken führte. Auch waren die veranschlagten Kosten für Infrastruktur sowie Sicherheits- und Logistikbedarfe zu tief angesetzt.

Auf der Einnahmenseite trugen die mit 5,5 Millionen Franken zu optimistisch budgetierten Sponsoring-erlöse (effektiv: rund 3,2 Millionen Franken) zum Defizit bei. Der definitive Entscheid zur Durchführung von Zürich 2024 konnte aufgrund von Vorbehalten in Bezug auf die städtischen und kantonalen Beiträge erst mit Bewilligung der Bundesbeiträge erfolgen, was sich bis im Januar 2023 verzögerte. Dieser späte Entscheidungszeitpunkt erschwerte die Akquise von Sponsoren erheblich. Weitere Hindernisse waren die unerwartet negative Medienberichterstattung rund um die Verkehrseinschränkungen des Events und das auch nach Abklingen der Covid-19-Pandemie anhaltend schwierige ökonomische Umfeld.

Die im Vergleich zu den ursprünglichen Planungen verspätete und in einzelne Jahrestanchen gestückelte Auszahlung der Bundesgelder führte zu Liquiditätsproblemen des Vereins, weil dadurch die Mittel für die im Veranstaltervertrag vereinbarten Zahlungen an die UCI fehlten. Zur Sicherung der Liquidität mussten 2023 kurzfristige Überbrückungsbeiträge von Stadt und Kanton in der Höhe von je 2 Millionen Franken gesprochen werden.

Die auf Kosteneffizienz ausgerichtete Struktur der Organisation brachte Herausforderungen mit sich, insbesondere bei interner Kommunikation, Motivation und technischer Produktivität. Diesen wurde mit klaren Kommunikationswegen, regelmässigen Meetings, einer Projektmanagement-Software sowie Events zur sozialen Integration und zum Teambuilding begegnet.

## 2.6 ERKENNTNISSE

Das initiale Budget von Grossveranstaltungen muss bereits in der Bewerbungsphase durch unabhängige Finanz- und Eventexpertise verifiziert und plausibilisiert werden. Zur Berücksichtigung von Unwägbarkeiten aufgrund von Projektkomplexität und -vorlaufzeiten sowie sich ändernder Rahmenbedingungen sollten verpflichtende Risikobudgets mit ausreichend Reserven erstellt werden.

Rechteverträge müssen zur Gewährleistung von Planungssicherheit so verhandelt werden, dass die erforderlichen Zahlungen gestaffelt erfolgen. Gleichzeitig gilt es, Aufwendungen auszuschliessen, die der Rechteinhaber jederzeit einseitig und nachträglich an das LOK überwälzen kann.

Es ist ein rollierendes Controlling mit klaren Schwellenwerten einzurichten, ab denen Probleme an klar festgelegte Instanzen eskaliert werden können und müssen.



Flurina Rigling wird Weltmeisterin im WC2-Zeitfahren.



Franziska Matile-Dörig freut sich über ihren WM-Titel im WC4-Zeitfahren.



Beim WT2-Strassenrennen überquert Celine van Till als Erste die Ziellinie.

# 3 SPONSORING UND TICKETING

Die Einnahmen aus dem Verkauf von Sponsoringpaketen und von Tickets waren neben der Unterstützung durch die öffentliche Hand die wichtigste Finanzierungsquelle für Zürich 2024. Die UCI räumte dem LOK im Rahmen des Veranstaltungsvertrags das Recht auf eigene Sponsoren mit eingeschränkten Rechten ein. Diese Grundlage bildete die Basis für eigenständige Sponsoringverhandlungen. Die UCI gewährte nach intensiven Verhandlungen weitere Rechte, insbesondere bei der Erhöhung der Anzahl der LOK Official Suppliers sowie der Einführung der Stufe «Local Supporter» und bei der Akquise eines eigenständigen Car Partners mit exklusivem Branding. Einschränkungen bestanden jedoch weiterhin in der Auswahl von Branchen, die bereits durch UCI-Partner belegt waren, oder für solche, die seitens der öffentlichen Hand aus ethischen Gründen ausgeschlossen waren.

Die «Zürich 2024-Familie» bestand zum Schluss aus fünf lokalen Official Partners, 15 Official Suppliers, drei Institutional Partners, mehreren Local Supporters, einem Main Charity Partner und vielen anderen strategischen Partnern. Sie unterstützten den Event mit Geld- und Sachleistungen sowie anderen Massnahmen wie z.B. Reduktionen auf verrechenbare Leistungen.

Das Ticketing für Zürich 2024 wurde mit Ticketmaster Schweiz umgesetzt, die im Rahmen eines massgeschneiderten Kooperationsmodells den Status eines Official Suppliers erhielten. Das Ticketing betraf ausschliesslich einzelne Bereiche wie das Hospitality für die UCI Lounge («Gold») und die regulären Zutrittstickets («Fan Experience Tickets» genannt) für die Fanzone Sechseläutenplatz. An allen anderen Orten waren der Event bzw. das Renngeschehen für Zuschauende frei zugänglich.

## 3.1 SPONSORING

Die Akquise erfolgte intern durch das LOK sowie drei externe Agenturen (Verein Tour de Suisse, Goldbach Manufaktur (Tochtergesellschaft der TX Group), Infront Sports & Media).

Die Sponsoringpakete für die verschiedenen Hierarchiestufen wurden mit Richtleistungen geschnürt und mit Richtpreisen versehen. Diese Richtpreise galten als Grundlage für die erste Offerte an konkrete Interessenten und wurden dann, je nach Kundenwunsch, mit zusätzlichen Leistungen (z.B. Präsenz im Vorfeld des Events bei den Begleitmassnahmen) oder wegfallenden Leistungen (z.B. Verzicht auf Ticketleistungen) individuell angepasst.

Um für die Richtpreisermittlung eine externe Grundlage zu haben und ein Gefühl für die im Markt durchsetzbaren Preise für die vermarktbareren Rechte zu erhalten, beauftragte das LOK im Oktober 2022 Nielsen Sport damit, den Werbewert sowie den QI Media Value für die Sponsorenpakete auf Stufe «Main Partner» und «Official Partner» zu ermitteln. Diese tangiblen, medialen Werte der Sponsorenpakete dienten in der Folge als Grundlage für die Sponsorenakquise.

<b>Stufe</b>	<b>Gesamtwert Sponsoring gemäss Nielsen</b>	<b>Richtpreis Vermarktung LOK</b>
Main Partner	CHF 7'145'000	CHF 950'000
Official Partner	CHF 2'162'224	CHF 550'000

Die Vermarktung der Sponsoringpakete verlief zunächst zäh. Erst ab November 2023, als die letzten Verkehrseinsparungen zurückgezogen wurden und somit die definitive Durchführung von Zürich 2024 gewährleistet war, nahm sie richtig Fahrt auf. Insgesamt hatten das LOK und seine Akquisepartner zu rund 1'500 Firmen aus den verschiedensten Branchen Kontakt. Für die Gespräche und Verhandlungen wurden über 100 massgeschneiderte Kooperationskonzepte in Form von Präsentationen und Offerten erstellt.

Neben der im Frühjahr 2023 bekanntgegebenen Medienpartnerschaft mit der TX Group wurden in den letzten zwölf Monaten vor Zürich 2024 fortlaufend weitere Partnerschaften vermeldet. Mit den offiziellen Sponsoren, strategischen Marketingpartnern, Medienpartnern und anderen wichtigen Partnern wurden knapp 50 Verträge geschlossen. Die verbleibende, kurze Aktivierungszeit hatte allerdings direkten Einfluss auf die Höhe des finanziellen Engagements der Partner.

Das hohe Ziel von ursprünglich 3,775 Millionen Franken Cash-Einnahmen über Sponsoring (plus Naturalleistungen) liess sich nicht realisieren. Erreicht wurden Cash-Einnahmen von rund 1,4 Millionen Franken (plus Naturalleistungen von verbuchten und bereits abdiskontierten Bartern von rund 2 Millionen Franken).

## 3.2 TICKETING

Im Bereich Ticketing fokussierte das LOK auf die VIP Hospitality Tickets für die UCI-Lounge («Gold») und die regulären Zutrittstickets («Fan Experience Tickets» genannt) für die Fanzone Sechseläutenplatz. Für diese Fanzone bestand seitens Crowd Management der Stadt Zürich die Auflage, dass die Anzahl der Personen auf dem Platz kontrolliert werden sollte und die Kapazität maximal 3'000 Personen betragen durfte, weshalb auch ein Ticketsystem notwendig war. Gleichzeitig bot diese Fanzone als einziger Bereich für Zuschauende den direkten Blick auf die Ziellinie und stellte somit ein grosses Einnahmepotenzial für das LOK Zürich dar, das bestmöglich realisiert werden sollte. An allen anderen Orten entlang der Strecke oder in anderen Fanzonen war der Event frei zugänglich, wie das im Radsport üblich ist. Neben den VIP-Tickets und den Fan Experience Tickets wurde die Teilnahme an den ursprünglich geplanten drei Volksrennen via Ticketmaster verkauft, inklusive der administrativen Abwicklung.

Aus ökologischen Überlegungen und um die Tickets attraktiver zu machen, wurde in jede regulär verkaufte Eintrittskarte ein Ticket des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) integriert. Sponsorentickets und Freikarten waren davon ausgenommen. Das reguläre Ticket galt am Veranstaltungstag für alle Zonen im ZVV. Für die Volksrennen beinhaltete diese ZVV-Integration sogar die Mitnahme des eigenen Velos. Daneben enthielten die regulären Fan Experience Tickets einen Getränke-Voucher, der im Food Court beim Official Supplier tibits eingelöst werden konnte.

## 3.3 EINORDNUNG UND WÜRDIGUNG

Die Akquise von Sponsoren wurde durch die öffentliche Diskussion rund um die Verkehrsanordnungen beeinflusst. In vielen Sponsoringgesprächen galt es, zunächst ein Bild in der öffentlichen Wahrnehmung zu korrigieren, das sich verfestigt hatte. Die Schaffung einer intensiven Bindung durch Sponsoring-Kommunikationsmassnahmen in den Monaten vor dem Event trug dazu bei, dass die Sponsoren ihre Unterstützung und ihre Loyalität während und nach dem Event uneingeschränkt unter Beweis stellten, was äusserst bemerkenswert und nicht selbstverständlich war.

Im Ticketverkauf zeigten sich erst wenige Tage vor dem Event deutlich positive Entwicklungen, wobei dies auch nur für renntechnisch spannende Tage zutraf. Als kurzfristige Unterstützungsmassnahme und als Dankeschön an die Bevölkerung wurden am Eröffnungstag 21. September 2024 1'000 Gratistickets ausgegeben. Ebenfalls wurde auf die ursprünglich angedachte Erhöhung der Ticketpreise an der Tageskasse verzichtet und stattdessen günstigere Spezialpreise angeboten. Am 25. September 2024 konnte das LOK via Social Media vermelden, dass die Fan Experience Tickets für das zweite Rennwochenende ausverkauft waren, und informierte über alternative Möglichkeiten, um das Renngeschehen vor Ort zu verfolgen.



Das Feld des Männer Elite-Strassenrennens durchquert den Zielbereich beim Sechseläutenplatz in Zürich.



Die Hosted Areas ermöglichten Zuschauern im Rollstuhl eine direkte Sicht auf die Ziellinie.

## 3.4 HERAUSFORDERUNGEN

Die Skepsis der Firmen bezüglich der Durchführung der Veranstaltung war lange gross. Dies hatte zur Folge, dass wenige Monate vor dem Anlass, parallel zur Vorbereitung des Events und den Umsetzungen mit bereits gewonnenen Sponsoren, noch immer Akquisegespräche stattfanden. So konnten zwei namhafte Sponsoren, die ein Engagement im Jahr 2023 abgesagt hatten, doch noch für Zürich 2024 gewonnen werden.

Eine weitere Herausforderung war, dass sämtliche Sponsoringkooperationen nur dank aufwändig massgeschneiderter Zusammenarbeitsmodelle, inklusive Soles & Exclusives, zustande kamen. Die Individualisierung erforderte auch bei den extern akquirierten Vereinbarungen einen hohen operativen LOK-Einbezug. Bei den diversen Supplier-Vereinbarungen konnten Budgetentlastungen durch Reduktion der Cash-Ausgaben erreicht werden; zusätzliche substantielle Kostenbeiträge in Form von Cash-Leistungen auf Supplier-Ebene waren jedoch selten.

Die zeitliche Nähe zu diversen Grossevents, wie den Olympischen und den Paralympischen Spielen in Paris oder der Fussball-Europameisterschaft in Deutschland im Juni/Juli, erwies sich als weiteres Hindernis. Zahlreiche Unternehmen hatten ihre Marketing- und Sponsoringbudgets für das Jahr 2024 bereits verplant. Daneben stand Zürich 2024 in direkter Konkurrenz zu den UCI-Mountainbike-Weltmeisterschaften 2025 im Wallis und zur UEFA Women's EURO 2025 in Zürich. Zudem schätzen Unternehmen Engagements bei einmaligen Sportevents generell als weniger attraktiv ein.

Absagen von national oder regional agierenden Firmen gründeten auf dem globalen Charakter der Weltmeisterschaften, obwohl der Event bewusst «vo Züri für Züri» positioniert wurde. Die erstmalige Integration des Para-Cyclings empfanden alle potenziellen Sponsoren zwar als wertvoll. Jedoch stimmte ein entsprechendes Engagement oft nicht mit den eigenen Corporate Responsibility-Massnahmen überein oder der Fokus lag in anderen Themenbereichen. Einige Businesspartner konnten zudem die Verbindung zwischen einer Profi-Weltmeisterschaft und lokaler Velo- und Nachwuchsförderung nicht nachvollziehen, trotz intensiver Kommunikation und umfassender Information.

Das Ticketing war stark vom Prestigefaktor der einzelnen Rennen abhängig. Die Eliterennen an den Wochenenden waren stark nachgefragt, bei den übrigen Rennen blieb das Interesse für Eintrittskarten unter den Erwartungen.

## 3.5 ERKENNTNISSE

Für das Sponsoring sind Planungssicherheit und Sichtbarkeit essenziell. Die Durchführung eines Events und die zugrunde liegenden Rahmenbedingungen – im vorliegenden Fall die Streckenführung – müssen frühzeitig klar sein. Zudem ist bei einmaligen, nicht wiederkehrenden Anlässen das Sponsoring besonders anspruchsvoll. Längere Aktivierungszeiträume erhöhen die Attraktivität der Pakete. Für erfolgreiche Partnerschaften braucht es eine echte Individualisierung und Co-Kreation der Leistungen mit den jeweiligen Partnern, inklusive der Gewährung sogenannter Exklusivrechte. Eine proaktive und transparente Informationspolitik stärkt das Vertrauen potenzieller Partner.

# 4 SPORT

Mit 53 Rennen in neun Tagen galt es, ein anspruchsvolles Rennprogramm zu planen und umzusetzen. Die Streckenführung durch insgesamt 32 Gemeinden im Kanton Zürich erwies sich zwar als komplex, jedoch sportlich hochwertig. Dank der Mitarbeit der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich (DAV), der Stadtpolizei, der Kantonspolizei, des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ), des Tiefbauamts des Kantons (TBA) und der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich sowie aller Durchfahrtsgemeinden konnten Lösungen erarbeitet werden, die zur erfolgreichen Durchführung der Rennen führten. Der Aufwand dafür war bei allen involvierten Stellen sehr hoch und wurde im Vorfeld unterschätzt.

## **Rennstrecken**

Die Festlegung der Rennstrecken begann bereits in der Bewerbungsphase und wurde von sportlichen, reglementarischen und touristischen Grundsätzen bestimmt. Im Zuge der konzeptionellen Planung kamen Anpassungs- und Verbesserungsvorschläge von verschiedenen Stakeholdern, insbesondere den Gemeinden, hinzu. Die Strecken konnten im Herbst 2022 finalisiert, im Januar 2023 ausgeschrieben und Ende November 2023 nach Rückzug der letzten Einsprachen verbindlich kommuniziert werden. Die Strecken führten durch das Zürcher Stadtzentrum, Vororte von Zürich, die Region Winterthur, das Zürcher Weinland, die Greifenseeregion sowie das Zürcher Oberland. Alle Strecken waren in ein Verkehrskonzept eingebunden, das von den verantwortlichen Stellen von Stadt und Kanton Zürich entworfen, genehmigt und umgesetzt wurde.

## **Startorte**

Die Startorte Winterthur, Uster und Gossau sowie innerhalb der Stadt Zürich-Oerlikon und Kreuzstrasse wurden in der Planungsphase definiert. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde aufgrund der Rennplanung zusätzlich der Startort Münsterhof in Zürich hinzugefügt. Während in Winterthur, Uster, Gossau und Zürich-Oerlikon eigene Startort-Organisationskomitees (SOK) gebildet wurden, kümmerte sich das LOK um die Starts in der Kreuzstrasse und beim Münsterhof.

## **Zielgelände**

Die Planung des Zielbereichs und der Team-Parkings war geprägt von zahlreichen Ansprüchen und Vorgaben verschiedenster Stakeholder. Trotz guter Planung im Vorfeld war während des Events viel Flexibilität gefragt. Die Anforderungen des Crowd-Managements und die komplexe Kommunikation mit allen involvierten Stakeholdern führten zu einem höheren Aufwand für das Zielteam und die Lieferanten als ursprünglich geplant.

Das Parking für die Para-Cycling-Teams war im Parkhaus Opéra untergebracht. Insbesondere die tägliche Anlieferung der Sportgeräte und der Transport der Athlet:innen waren aufwändig. Das Team-Parking für die Non-Para-Teams auf der Dufourstrasse funktionierte gut. Allerdings herrschte aufgrund verzögerter Bestätigungen seitens UCI lange Unklarheit über den tatsächlichen Bedarf sowie die An- und Abreisezeiten.

## **Rennprogramm**

Die Planung des Rennprogramms beanspruchte mehr als ein Jahr. Alle Kategorien und Sportklassen der Para- und Non-Para-Rennen erhielten Rennen, die ihren Ansprüchen und Möglichkeiten entsprachen. Gleichzeitig erfüllte das Programm alle zeitlichen, reglementarischen und TV-relevanten Anforderungen und Vorgaben. Die Kombination aus Innenstadstrecken und landschaftlichen Elementen wurde sowohl von der UCI als auch den Athlet:innen als besonders gelungen beurteilt.



Gossau ZH war Startort von sechs Zeitfahr-Rennen.



Die Startrampe der Mixed Team Relays direkt neben dem Zielbereich.



Die Offene Rennbahn in Zürich-Oerlikon diente als würdige Bühne für den Start des Männer Elite-Zeitfahrens.

## **Streckensicherung**

Wegen der unterschiedlichen Strecken, des dichten Rennprogramms und der Vorgaben der UCI setzte der Teilprojektleiter Sport bereits in einer frühen Planungsphase einen Schwerpunkt auf die Streckensicherung. Armee, Zivilschutz und Volunteers wurden deshalb von Beginn an in die Planung einbezogen. Der Verantwortliche erfasste alle notwendigen Positionen und legte die Einsatzzeiten des Sicherungspersonals fest. Darauf basierend entstanden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Organisationen konkrete Einsatzpläne, die anschliessend umgesetzt wurden. Die weiteren Streckensicherungselemente, wie insbesondere die Motorradstaffeln, waren gut geplant und bestens geführt. Insgesamt waren bis zu 85 Motorräder gleichzeitig im Einsatz, was zu einer komplexen Logistik führte.

## **Infrastruktur**

Der Bereich Infrastruktur umfasste sowohl die verschiedenen Startorte als auch den stark beanspruchten Zielbereich. Dazu kamen weitere Elemente wie die Team-Parkings, die Anlagen für die Antidopingkontrollen und der TV Compound, der in enger Zusammenarbeit mit dem Host Broadcaster SRF geplant und betrieben wurde. Die Platzierung der Antidopingräumlichkeiten für die International Testing Agency (ITA) beim Kongresshaus führte zu logistischen Herausforderungen für die Athlet:innen. Diese konnten dank Shuttle-Diensten und Vor-Ort-Kontrolle bei der Mixed-Zone für Para-Athlet:innen gelöst werden. Die ITA lobte die gut ausgebauten Einrichtungen und die operativen Lösungen.

Für die Zwischenzeitmessungen der Zeitfahrenrennen mussten Bewilligungen der Landbesitzer für die Gerüste der TV-Kameras eingeholt werden. Ausserdem musste die Stromversorgung sichergestellt und Rillen für die Zeitmessschlaufen in die Strassen gefräst werden.

Zahlreiche Streckenabschnitte, insbesondere im Zielbereich, mussten täglich auf- und abgebaut werden, um die Strassen für den motorisierten Individualverkehr nach Rennschluss wieder freigeben zu können. Der Zeit- und Kostenaufwand des täglichen Rück- und Wiederaufbaus der Gitter und Werbebanden an allen Streckenabschnitten wurde während der Planung unterschätzt.

## **Rennkommunikation**

Die Planung der Rennkommunikation wurde durch den Infrastrukturverantwortlichen in Zusammenarbeit mit der Swisscom bewältigt. Das neue Rennkommunikationssystem funktionierte hervorragend. Zukünftige Veranstaltungen können darauf aufbauen.

## **Flottenmanagement**

Dank der Partnerschaft mit der Emil Frey Group und Kia sowie Hertz konnten insgesamt 144 Fahrzeuge eingesetzt werden. Für die Bereitstellung der Autos wurden eine Halle des LOK-Partners Planzer sowie weitere Aussenparkplätze in Dietikon angemietet. Der Flottenverantwortliche setzte das Handling der Fahrzeugausgaben und -rücknahmen, die Einforderung der Depots sowie den Umgang mit Schäden und Pannen zusammen mit Volunteers um. Kia stellte zudem während des Events Zusatzfahrzeuge bereit. Diese Partnerschaft war ein Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Durchführung der Rennen.

## **Volksrennen**

Die Volksrennen wurden früh in die Planung des Rennprogramms aufgenommen. Die Auswahl des Zeitnehmers sowie die Erstellung der Ausschreibungen waren erste wichtige Schritte in der Detailplanung. Dazu kamen die Absprachen mit dem Startort Gossau sowie die Unterstützung durch den Zivilschutz. Mit dem Charity Ride, dem Legends Race und dem City Race standen im Vorfeld drei komplett unterschiedliche Formate zur Auswahl. Das City Race wurde aufgrund des tragischen Todes von Muriel Furrer kurzfristig in einen Memorial Ride mit rund 1'500 Teilnehmenden umgewandelt.

## 4.1 KOOPERATIONEN

### **Zusammenarbeit mit der UCI im Bereich Sport**

Die Planungsphase umfasste mehrere Site Visits mit der UCI. Entscheidungen wurden in den sogenannten Site Visit Reports festgehalten. Die Zusammenarbeit verlief pragmatisch und lösungsorientiert. Wenn nötig, suchte man gemeinsam nach Lösungen ausserhalb des Organisation Guide und der vertraglichen Vorgaben. Dies betraf beispielsweise die Freigabe der Strecken für den motorisierten Individualverkehr nach Rennschluss, insbesondere der Zielgeraden, des Zielgeländes und der Bereiche rund um den City Circuit. Dies war ein Novum für eine Rad-Strassen-Weltmeisterschaft und im Ausrichtervertrag grundsätzlich ausgeschlossen. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit machte der Verein diese Einigung jedoch zur Grundbedingung für die Durchführung von Zürich 2024, obwohl er sich vertraglich zu einer 24-stündigen Sperrung verpflichtet hatte. In der Umsetzung des Events verlief die Zusammenarbeit mit den Projektleiter:innen der UCI gut. Allerdings wurden immer wieder neue Forderungen von UCI-Verantwortlichen laut, die in der Planung nicht involviert waren. Diese Zusatzforderungen waren jeweils nur mit grossem Aufwand umsetzbar.

### **Zusammenarbeit mit der Kantons- und der Stadtpolizei/DAV**

Die Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und der Stadtpolizei und der Dienstabteilung Verkehr im Teilprojekt Verkehr verlief immer lösungsorientiert. Nachdem die Abgrenzungen zum Bereich Sport und Rennbetrieb festgelegt worden waren, konnte anschliessend mit der Umsetzung gestartet werden. Für den Teilbereich Streckensicherung waren v.a. rechtliche Rahmenbedingungen, die Sperrung und Räumung der Strassen, die Umleitungen und die Notfallquerungen die wichtigsten Themen. Diese wurden mit den Stakeholdern verfeinert. In der Umsetzung funktionierten die definierten Massnahmen beinahe reibungslos.

### **Gesamteinsatzleitung Blaulichtorganisationen**

Die Gesamteinsatzleitung darf als Erfolg und wichtiges Element für die geordnete Durchführung bezeichnet werden. Die Aufteilung der Tätigkeiten zwischen Stadtpolizei (Einsatzleitung für Event in der Stadt) und Kantonspolizei (Einsatzleitung für alle Rennen) war eine praktikable Lösung, die unter der Führung der Verbindungsoffiziere der Kantonspolizei einwandfrei funktionierte. Da alle Blaulicht- und Partnerorganisationen zusammen vor Ort waren, konnte immer sehr schnell und breit abgestützt agiert und reagiert werden. Die Gesamteinsatzleitung im neuen Polizei- und Justizzentrum bearbeitete alle Anfragen schnell und umfassend. Das LOK war mit einer Verbindungsperson vertreten und konnte die Einsatzkräfte mit Fachwissen aus dem Bereich Sport unterstützen.

### **Zusammenarbeit mit dem Zivilschutz**

Der Zivilschutz erhielt vom Bereich Sport mehrere Aufgaben zugeteilt. Dazu gehörten der Aufbau, Betrieb und Abbau der Verpflegungszone in Witikon, die Unterstützung beim Aufbau, Betrieb und Abbau im Zielbereich, die Unterstützung beim täglichen Auf- und Abbau der Gitter inklusive der Sicherung von Personenübergängen, der Betrieb der Transportzentrale sowie die Streckensicherung. Die täglich wechselnden Anforderungen, insbesondere seitens UCI, aber auch in Bezug auf den Auf- und Abbau der Sicherungseinrichtungen an den Rennstrecken, konnten mit dem Zivilschutz mehrheitlich gut umgesetzt werden.

### **Zusammenarbeit mit der Armee**

Die Planungsphase mit der Armee gestaltete sich anspruchsvoll. Der ursprüngliche Antrag des LOK für 100 Angehörige der Armee (AdA) wurde abgelehnt. Schlussendlich stellte die Armee 50 AdA. Der effektive Einsatz der Armee auf Platz war jedoch erfolgreich.

Entgegen den ursprünglichen Informationen erhielt der Zivilschutz von der Armee zudem deutlich weniger Fahrzeuge als beantragt. Auch die Materiallieferungen entfielen bis auf Kleinmaterial, was zusätzliche Kosten für das LOK zur Folge hatte.



Bei der Wasserkirche in Zürich wurde eine Gedenkstätte für Muriel Furrer eingerichtet.



Alle Eventflaggen wurden nach dem tragischen Todesfall auf Halbmast gesetzt.



Vor dem Männer Elite-Strassenrennen fand eine Gedenkminute statt.

## **Zusammenarbeit mit den Tiefbauämtern**

Alle baulichen Massnahmen auf den Rennstrecken lagen in der Zuständigkeit des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ) und des Tiefbauamts des Kantons Zürich (TBA). Die beiden Verantwortlichen und ihre Teams waren bei dieser grossen und komplexen Aufgabenstellung von zentraler Bedeutung. Alle Massnahmen wurden in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen des LOK gemeinsam definiert und gemeinsam vor Ort evaluiert. Mögliche Lösungen wurden diskutiert und schliesslich umgesetzt.

## **4.2 TÖDLICHER UNFALL IM STRASSENRENNEN**

Die Veranstaltung wurde durch den tragischen Unfall von Muriel Furrer beim Strassenrennen der Juniorinnen überschattet. Für alle Beteiligten ist dieses Ereignis bis heute schwer zu akzeptieren. Unverzüglich wurden Care-Teams für die Familie Furrer, Swiss Cycling und das LOK eingesetzt und die interne Betreuung aufgenommen. Mit grosser Geschlossenheit entschied sich das Organisationsteam, weiterzuarbeiten und Verantwortung zu übernehmen – im Sinne von Muriel und ihrer Familie.

Das Ergebnis der Untersuchungen zum Unfall steht zum Zeitpunkt dieses Berichts noch aus.

## **4.3 EINORDNUNG UND WÜRDIGUNG**

Die Non-Para- wie auch die Para-Rennen verliefen sportlich auf höchstem Niveau und boten dank der ausgewählten Strecken durchwegs spannende und attraktive Wettkämpfe. Den krönenden Abschluss bildete das Strassenrennen der Männer Elite bei bestem Wetter und vor einer beeindruckenden Kulisse von geschätzt 800'000 Zuschauenden entlang der Strecke, mit Bildern, die um die Welt gingen und den Radsport und die Region von seiner respektive ihrer besten Seite zeigten.

## **4.4 HERAUSFORDERUNGEN**

Die Entwicklung des Rennprogramms beschäftigte die Rennverantwortlichen während eines ganzen Jahres. Die verschiedenen Rennstrecken, die unterschiedlichen Anforderungen an die Strecken und die Teilnehmenden, die Logistik sowie die unterschiedlichen Renngeschwindigkeiten/Marschtabelle mussten unter einen Hut gebracht werden. Zudem galt es, die Vorgabe mit mehreren Rennen an einem Tag zu erfüllen. Weiter waren auf Weisung des Fernsehens und der UCI spezifische Zeit- und Datumsvorgaben für einzelne Rennen zu beachten. Die Integration der zahlreichen Para-Cycling-Wettbewerbe in das Rennprogramm sowie in die Rennlogistik war sehr anspruchsvoll.

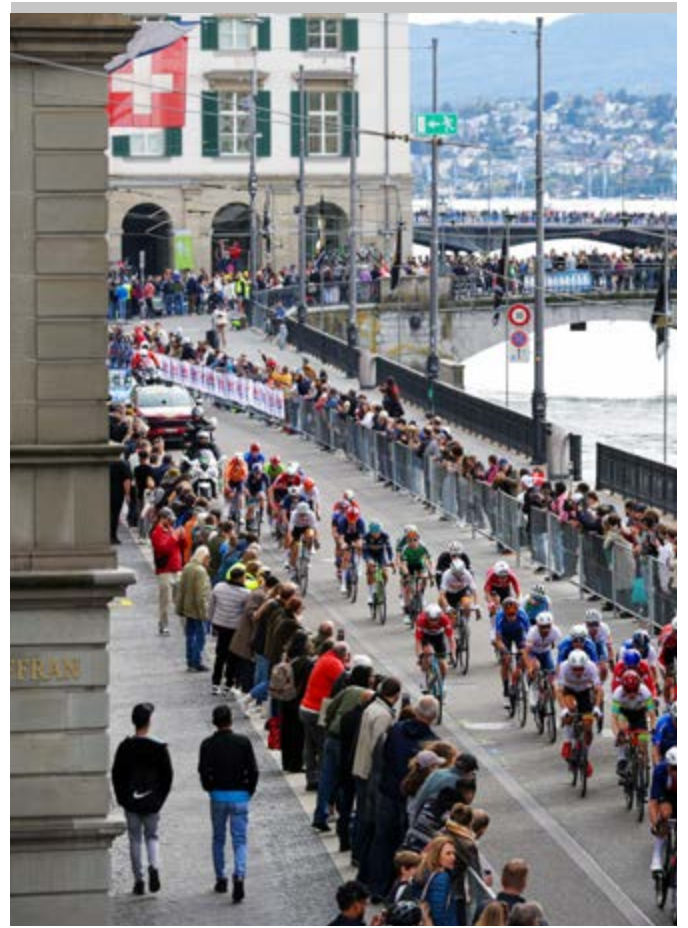
Die Entwicklung und Festlegung der Rennstrecken war von verschiedenen Rahmenbedingungen beeinflusst und musste in der Planungsphase mehrfach geändert werden. Die erforderlichen Kompromisse waren nicht immer ideal. Ein Beispiel hierfür sind die Anpassungen in Meilen, die Zusatzaufwände hinsichtlich der Streckensicherung nach sich zogen.

Die Planung und Errichtung der Infrastrukturen im Sportbereich waren insbesondere durch die engen Platzverhältnisse für die Team-Parkings und das Fahrzeughandling rund um die Rennen geprägt.

Die Begitterung der Rennstrecken stellte sich als die grösste Herausforderung heraus und war für viel Zusatzaufwand verantwortlich. Aufgrund des Kostendrucks wurden verschiedene Lieferanten für die verschiedenen Gitterarten berücksichtigt. Dies führte beim ersten Auf- und Abbau zu grossen Verzögerungen bei der Wiederöffnung der Strassen. Auch die zeitlichen Rahmenbedingungen für den täglichen Rück- und Wiederaufbau der Rennstrecken sowie die Freigabe der Strassen für den motorisierten Individualverkehr zwischen 19:00 Uhr und 05:00 Uhr des Folgetags stellten eine Herausforderung dar. Neben den knappen Auf- und Abbauzeiten und der begrenzten Helfercrew erschwerten das schlechte Wetter und der zeitweise starke Wind die Veranstaltung. Über mehrere



Die Schweizerin Lara Liehner startet ins Zeitfahren der Juniorinnen.



Als Schienenabdeckung am Limmatquai diente ein System mit geklebten Metallplatten.



30'000 Zuschauer am Mixed Handbike Team Relay sorgten für einen neuen Rekord an einer UCI-Weltmeisterschaft.

Tage hinweg mussten Werbebanner laufend hochgerollt, umgekippte Gitter wieder aufgestellt und Werbebanner ersetzt werden.

Das Team-Parking auf der Dufourstrasse funktionierte gut. Allerdings herrschte lange Unklarheit über den eigentlichen Bedarf sowie die An- und Abreisezeiten, was zu Unsicherheiten führte. Eine weitere Herausforderung war die Querung des Team-Parkings durch die Para-Rennen, aber auch der Verkehr aus den abgeleiteten Nationenfahrzeugen und den offiziellen Fahrzeugen. Dafür war eine aufwändige tägliche Planung notwendig. Zudem musste die Seefeldstrasse als zusätzliche Umfahrung verwendet werden, was zu weiteren Verkehrseinschränkungen führte.

Streckensicherungselemente, wie z.B. die Motorradstaffeln, erforderten einen grossen logistischen Effort. Die Bereitstellung von 44 Motorrädern (inklusive Abholung, Beklebung und Retournierung) sowie die Verpflegung der Fahrer:innen waren aufwändig.

Das Fahrzeughandling benötigte viel Platz und erwies sich aufgrund der hohen Anforderungen der UCI als anspruchsvoll. Die Rekrutierung und Planung der Chauffeur:innen und Pilot:innen mit der notwendigen Erfahrung war herausfordernd. Diverse Positionen wurden erst in den letzten Wochen vor der Veranstaltung von der UCI zum LOK oder umgekehrt verschoben. Kurzfristige Änderungen durch die Kommissäre vor Ort führten zur kompletten Umstellung der Tagesplanungen.

## 4.5 ERKENNTNISSE

Die starke Nutzung des öffentlichen Raums über längere Zeit macht die frühzeitige Konsultation von relevanten Stakeholdern bereits während der Bewerbung unabdingbar. Ebenso wesentlich sind die frühzeitige Information und die Koordination mit Anwohner:innen sowie dem Gewerbe entlang der Strecken. Damit verbunden ist die Bereitstellung ausreichender (Personal-)Ressourcen für die umfangreichen Kommunikations- und Koordinationsaufgaben. Für im Planungsverlauf notwendige Streckenanpassungen müssen von Beginn an definierte Eskalationspläne vorliegen.

Für die Streckenbegitterung braucht es bei einer zukünftigen Radsportveranstaltung im Bereich Sport eine Person, welche die Verantwortung in diesem Teilprojekt von Beginn (Planung) bis Umsetzung (Auf-/Abbau) übernimmt und dabei eng mit den verantwortlichen Personen für die Infrastruktur zusammenarbeitet.

In Bezug auf die Streckensicherung sollte von Beginn weg darauf geachtet werden, dass die Positionen der Streckenposten georeferenziert bezeichnet werden (CHE-Koordinatensystem). Auf diese Weise ist ein Import in GIS-Programme möglich und alle beteiligten Organisationen können auf den identischen Grundlagen arbeiten. Zur Optimierung der Kommunikation mit den Streckenposten sowie zur besseren Abstimmung der eingesetzten Kommunikationsmittel zwischen Para- und Non-Para-Rennen soll künftig ein einheitliches System etabliert werden. Dieses stellt sicher, dass relevante Informationen klar, zeitgerecht und vollständig übermittelt werden und trotz unterschiedlicher Rennformate keine Informationen verloren gehen.

Für kombinierte Weltmeisterschaften (Para und Non-Para) muss das Rennprogramm um einen zusätzlichen Tag verlängert werden, damit für die Logistik der Fahrzeuge und Personen sowie Unvorhergesehenes mehr Reserven zwischen den Rennen vorhanden sind.



Am Männer Elite-Strassenrennen säumten gegen 800'000 Zuschauende die Strecke.



Die Para-Cycling-Rennen erhielten in Zürich viel Aufmerksamkeit.

# 5 RAHMENVERANSTALTUNGEN

Die Rahmenveranstaltungen von Zürich 2024 vereinten Sport, Kultur, Nachhaltigkeit und Inklusion zu einem einzigartigen Eventerlebnis. Das vielfältige Begleitprogramm bot zahlreiche Aktivitäten für Familien, Sportfans und Unternehmen.

Ein zentrales Element des Events war die Inklusion. Für die Rahmenveranstaltungen bedeutete dies, die zugehörige Barrierefreiheit nicht nur für aktive Sportler:innen, sondern auch für die Besucher:innen in den vom LOK kuratierten Zonen sicherzustellen. Interaktive Angebote förderten den Austausch zwischen Menschen mit und ohne Behinderungen und hoben die Bedeutung des Para-Sports hervor. Barrierefreie Fanzonen und Programme schufen Raum für Begegnungen und sensibilisierten das Publikum für die aussergewöhnlichen Leistungen aller Sportler:innen.

Die Hauptfanzone am Sechseläutenplatz wurde insbesondere an den Wochenenden, auch dank des besseren Wetters, zum lebendigen Zentrum der Veranstaltung. Hier konnten die Besucher:innen Konzerte, Talks zu Themen wie Umwelt, Gesundheit und gesellschaftlicher Wandel sowie ein vielfältiges Kulturprogramm erleben. Ergänzt wurde das Angebot durch Gastronomiestände an Standorten wie dem General-Guisan-Quai und der Stadthausanlage, die nicht nur regionale Vielfalt präsentierten, sondern auch die lokale Wirtschaft stärkten.

Ein Highlight waren die barrierefreien Mitmachangebote in den offiziellen Fanzonen am Münsterhof, in der Stadthausanlage beim Bürkliplatz und am General-Guisan-Quai, an denen Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam am «Züri Velo Fest» Aktivitäten erleben konnten – von Tandemfahrten über Pumptracks und Velosimulationen bis hin zu Vorführungen von Rollstuhlbasketball oder der Veloflickwerkstatt, um nur einige Attraktionen zu nennen.

Über 15'000 Kinder und Jugendliche nahmen zudem an Schulprojekten und Bewegungsangeboten teil. Mehr als 50 Organisationen aus Sport, Kultur, Bildung und Sozialem wurden eingebunden. Die aktive Teilnahme auch von Anwohner:innen, Kirchen, Integrationsinitiativen, Seniorenprogrammen und weiteren Organisationen trugen zum öffentlichen Engagement bei.



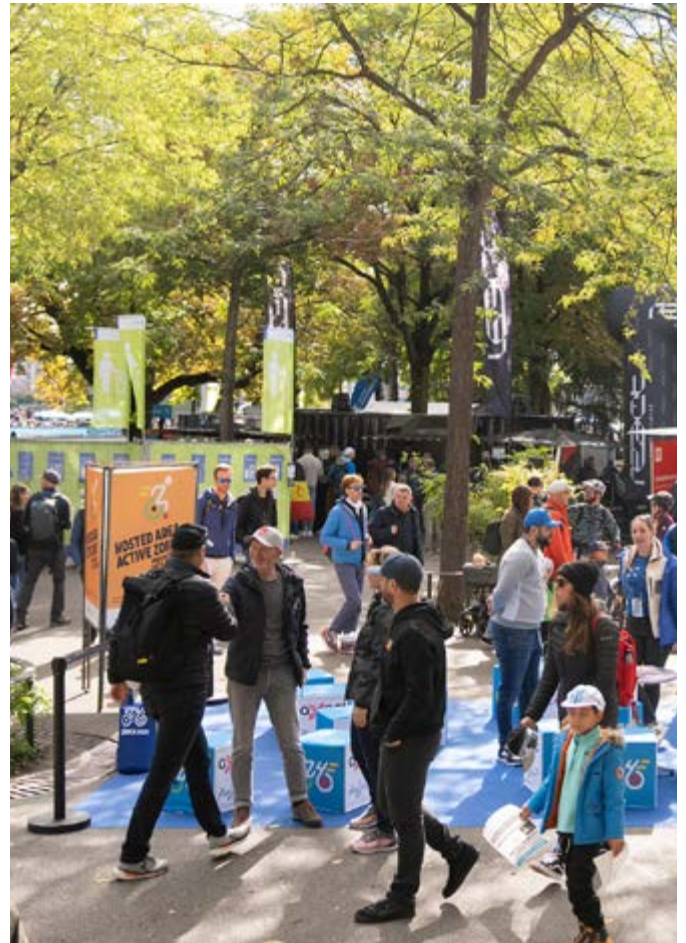
Das Public Viewing auf dem Münsterplatz zog viele Radrennfans an.



Die Hosted Areas wurden von Axpo und PluSport präsentiert.



In den Fanzonen gab es Aktivitäten für alle.



Die Fanzone Bürkliplatz bot Firmen Ausstellungsflächen.

## 5.1 EINORDNUNG UND WÜRDIGUNG

### Fanzonen

Jede Fanzone hatte ihren eigenen Charakter und speziellen Fokus:

- Sechseläutenplatz: Fan Experience mit dem grossen Alleinstellungsmerkmal und Privileg dank des Zugangs zur Ziellinie und zum Bereich der Siegerehrungen und der Nähe zu den Stars für Sport oder Rahmenprogramm
- Stadthausanlage: Expo mit Fokus auf Aussteller und die verschiedenen Facetten des Velos mit Aktivitäten für Gross und Klein
- General-Guisan-Quai: Expo und Food & Beverage mit Fokus auf die Kids Zone und das gemeinsame Verweilen
- Münsterhof mit dem Public Viewing ab Mittwoch und interaktiven Angeboten

### Siegerehrungen

Insgesamt wurden 66 Siegerehrungen durchgeführt, teils in Blöcken von maximal sechs Ehrungen. Neben der Einhaltung des UCI-Protokolls war es besonders wichtig, die Siegerehrungen so einheitlich wie möglich zu gestalten, um Para- und Nicht-Para-Athlet:innen gleichzustellen. Dazu gehörten eine identische Bühne, ein identisches Podest, identische Geschenke und ein identischer protokollarischer Ablauf.

### Eröffnungsfeier

Bei der Eröffnungsfeier und beim Eröffnungskonzert von Zürich 2024 wurden Vielfalt und Miteinander in den Mittelpunkt gerückt. Zudem bot sich die Gelegenheit, Vertreter:innen der öffentlichen Hand, der Trägerschaft und der Startorte gebührend einzubinden. Am Eröffnungstag fand das Para-Cycling-Team-Mixed-Relay, ein gemischtes Staffelrennen der Handbiker:innen, statt. Mit 30'000 Zuschauenden entlang des kleinen Rundkurses um den Sechseläutenplatz und das Opernhaus wurde ein neuer Rekord für ein Para-Cycling-Rennen an einer UCI-Weltmeisterschaft erzielt.

### Konzerte

Neben dem Sport spielte auch die Musik eine zentrale Rolle, um die Besucher:innen zum Verweilen zu animieren und das Erlebnis in den Fanzonen zu bereichern. Im Sinne der Nachhaltigkeit und zur Förderung der Schweizer Musikszene wurde bewusst auf nationale Künstler:innen gesetzt.

### Talks

Vielfältige Themen wie Inklusion und Nachhaltigkeit sowie der Fokus auf das Velo basierten auf den Werten von Zürich 2024 und sorgten für ein abwechslungsreiches Programm mit inspirierenden Persönlichkeiten.

### Gastronomie

#### • VIP Hospitality

Die UCI verlangte vertraglich einen VIP-Bereich für mindestens 550 Personen direkt an der Ziellinie. Gleichzeitig wollte das LOK zusätzliche eigene Gäste empfangen. Dadurch wurde die Planung komplexer, zumal der Platz vor Ort begrenzt war und die Nachfrage sowie die von der UCI vorgegebenen Hospitality-Kontingente je nach Renntag variierten. Der ursprünglich geplante Bau eines zweigeschossigen Gebäudes, das der unterschiedlichen Nachfrage gerecht geworden wäre, wurde aus Kostengründen verworfen. Als Kompromiss wurde ein grosses Zelt mit einer Fläche von über 400 m<sup>2</sup> aufgestellt, das durch eine 260 m<sup>2</sup> grosse Terrasse ergänzt wurde. Aufgrund der bereits hohen Besucherzahlen am ersten Wochenende wurde die Terrasse für das zweite Wochenende auf 300 m<sup>2</sup> erweitert. Ein zentraler Aspekt bei der Planung war eine barrierefreie Infrastruktur, um allen VIP-Gästen einen komfortablen Zugang zu ermöglichen. Im Sinne der Nachhaltigkeit wurde als Catering-Partner tibits ausgewählt, der ein vollständig vegetarisches Angebot mit einer vielfältigen Auswahl an warmen und kalten Speisen bereitstellte. Über die gesamten neun Tage hinweg wurde das Menü regelmässig erneuert und ausgetauscht.

- **Food, Food Courts und Food Trucks**

Auf dem Sechseläutenplatz komplettierte ein Grillstand der Metzgerei Angst das ausschliesslich vegetarische Angebot des Catering-Partners tibits. Für das weitere Verpflegungsangebot in den öffentlichen Fanzonen erfolgte im Sommer 2023 eine Ausschreibung für interessierte Gastronom:innen. Ein wichtiger Bestandteil war dabei die Beschreibung der Nachhaltigkeitsmassnahmen der diversen Foodstände. Aus den rund 40 Bewerbungen wurden im Frühjahr 2024 neun Stände ausgewählt. An den Hotspots und ausserhalb der Fanzonen wurde der Verkauf von Speisen und Getränken bewusst den umliegenden Restaurants überlassen, um sie am Anlass partizipieren zu lassen. Im April 2024 setzte das LOK zudem in Zusammenarbeit mit der Stadt und auch im Hinblick auf die UEFA Women's EURO 2025 einen Meilenstein in der Stadtzürcher Gastronomie. Während Zürich 2024 durften die Gastronom:innen auf ihren bewilligten Boulevardflächen, neben dem Ausstrahlen der Liveübertragung und dem Verkauf von Getränken, erstmals auch einen Take-away-Verkauf durchführen. Gleichzeitig beschränkte das LOK das von ihm organisierte Verpflegungsangebot auf die öffentlichen Fanzonen.

- **Gastronomie: Bars**

Die Bars waren als wichtiges finanzielles Standbein der Rahmenveranstaltungen eingeplant. Eine faire und attraktive Vereinbarung über Getränkepreise und Festinfrastruktur mit dem offiziellen Partner Feldschlösschen und das Fehlen eines externen Betreibers führten zur Entscheidung, die Bars selbst zu betreiben.

Bars und Getränke bergen ein grosses Abfallrisiko mit einer negativen Bilanz auf die ökologische Nachhaltigkeit. Deshalb wurde bei Zürich 2024 das mit Abstand beliebteste Getränk, Bier, nur offen und in Mehrwegbechern mit Depot verkauft. Auch auf Softgetränkeflaschen und -dosen wurde ein Depot erhoben. Die zurückgegebenen Behältnisse wurden getrennt entsorgt. Analog zu anderen Grossveranstaltungen gelang es trotz grosser Anstrengungen nicht, die umliegenden Grossverteilern in das Konzept miteinzubeziehen, damit sie sich entweder am Mehrwegsystem beteiligten oder einen Teil der durch ihre Verkäufe entstandenen Abfallkosten übernahmen.

Da die Gastronomie für die Einnahmen der Veranstaltung ein wichtiges geplantes Standbein war, schlug das tiefere finanzielle Resultat der Schlussabrechnung von rund 100'000 Franken deutlich negativ zu Buche. Gründe waren eine zu optimistische Einschätzung des Konsumentenverhaltens an dieser internationalen Grossveranstaltung, die Verteilung der Fans auf dem gesamten Rennperimeter ausserhalb der Fanzonen, äussere Einflüsse wie das für diese Jahreszeit kalte und schlechte Wetter, die Absage von Side Events, das Pflichtsortiment der Getränkepartner, umfangreiche Getränke-Samplings an den umsatzstärksten Tagen sowie das konkurrenzierende Angebot der umliegenden Grossverteilern.

### **Hotspots**

In Witikon wurde das Ziel verfolgt, die dortige Bevölkerung miteinzubeziehen, da diese in der zweiten Eventphase von den Verkehrsmassnahmen am stärksten betroffen war. Lokal verankerte Organisationen sollten die Fanzone(n) in Witikon selbst betreiben können. Die reformierte Kirche Witikon, das GZ Witikon und der Quartierverein Witikon bewirteten am zweiten Sonntag Tausende von Fans aus dem Quartier wie auch aus aller Welt.

Die Zürichbergstrasse war ein weiterer Hotspot. Die kurzfristig eingerichtete Fanzone trug massgeblich zur Sicherheit und Sauberkeit wie auch zur ohnehin schon euphorischen Stimmung bei.

### **Schulen**

Das Ziel jeder Sportgrossveranstaltung ist es, auch Kinder und Jugendliche für die Veranstaltung bzw. den Sport zu begeistern. Kooperationen mit Schulen bieten die Chance, Win-win-Situationen zu erzeugen: Den Schulen wird ein besonderes Programm geboten, und die Veranstaltung erhält zusätzlichen Publikumsverkehr und begeisterte Multiplikatoren.

Das LOK und weitere Beteiligte schufen ein Angebot als Alternative zum regulären Schulbetrieb, das sowohl für sportbegeisterte und nicht sportbegeisterte Schüler:innen spannend war. Das Angebot richtete sich primär an Primarschüler:innen und sollte gleichzeitig die finanziellen und personellen Ressourcen möglichst wenig belasten.

Eine Projektgruppe unter der Leitung des städtischen Koordinators stimmte mit LOK-Mitarbeitenden, zwei Schulleiterinnen und den Verantwortlichen für den Schulsport in der Stadt Zürich das Angebot auf die Bedürfnisse der Schulen ab und bewarb es anschliessend via Intranet der Stadt und diverse Newsletter der kantonalen und städtischen Sport- bzw. Schulämter.

Im Vorfeld besuchten Mitarbeitende des LOK Schulklassen aus der Stadt Zürich. Sie präsentierten den Grossanlass und standen den Schüler:innen für Fragen zur Verfügung. Zusätzlich luden die IG Offene Rennbahn und das LOK Schulklassen auf die Offene Rennbahn zu den wöchentlichen Rennen oder Führungen ein.

Während Zürich 2024 waren alle Schulen eingeladen, die Rennen am Streckenrand zu verfolgen. Ergänzend dazu konnten Führungen durch diverse Einrichtungen, wie z.B. das Medienzentrum oder die Velo-Expo, gebucht werden.

Zwei besonders engagierte Schulklassen setzten für den Start des Elite-Zeitfahrens auf der offenen Rennbahn Oerlikon eine eigene Kunstaussstellung zum Thema Velo um. Drei Schulklassen nahmen an den Expert:innentalks auf dem Sechseläutenplatz teil.

## 5.2 HERAUSFORDERUNGEN

### VIP Hospitality

Die Gestaltung des VIP-Bereichs war ein ständiger Balanceakt, da die erwartete Nutzung während der Woche im Durchschnitt bei etwa 300 Personen lag, während die maximale Besetzung am zweiten Rennwochenende über 600 Personen erreichte und die Nachfrage für den letzten Sonntag das Angebot um ein Vielfaches überstieg.

Die No-Show-Rate lag an einigen Tagen – wohl auch wetterbedingt – unter anderem seitens der UCI-Gäste bei bis zu 50%. Um Food Waste dennoch auf ein Minimum zu reduzieren, wurden die überschüssigen Speisen überwiegend den Helfer:innen und Volunteers zur Verfügung gestellt. Dieser Ansatz trug dazu bei, die Verschwendung zu minimieren und gleichzeitig das Engagement der freiwilligen Unterstützer zu würdigen.

### Fanzonen

Eine der grössten Herausforderungen im Zusammenhang mit den Rahmenveranstaltungen und den eng damit verbundenen Fanzonen bestand darin, die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse aller Beteiligten miteinander zu vereinen. Dazu zählten unter anderem das Opernhaus Zürich, das zeitgleich seine Eröffnungswoche veranstaltete, sowie das Zurich Film Festival (ZFF), das in der Woche nach Zürich 2024 eröffnete. Deshalb wurde bereits vor dem Start von Zürich 2024 der ZFF-Jubiläumsbau errichtet, um den engen Zeitplan für die Eröffnung unmittelbar nach Zürich 2024 einhalten zu können. Damit war ein Kompromiss bei der Flächennutzung unumgänglich, um eine optimale Verwendung der Kapazitäten zu gewährleisten und die maximale Auslastung insbesondere für das zweite Rennwochenende zu sichern.

Bei der Organisation der Fanzone Bürkliplatz galt es, die hohen Anforderungen der Sponsoren und Aussteller aus Marketing und Sponsoring zu erfüllen, das Versprechen eines Velo-Volksfests für alle einzulösen und gleichzeitig die Fanmeile mit Public Viewings zu integrieren. Hinzu kam der finanzielle Druck, durch rentable Bars einen Beitrag zum Gesamterfolg zu leisten. Diese unterschiedlichen Ansprüche, die je nach Verpflichtung eines neuen Sponsors oder Ausstellers oft auch kurzfristig geändert und angepasst werden mussten, wurden an die Agentur Triebhaus herangetragen. Diese war kurzfristig

zur Unterstützung der Projektleitung Rahmenveranstaltungen für die Umsetzung beauftragt worden. Der Agentur gelang es, unter den gegebenen Umständen einen bemerkenswerten Balanceakt zu vollführen und ein Velo-Volksfest für alle zu präsentieren.

Die Anziehungskraft der Aussteller und des kostenlosen, bewachten Fahrradabstellplatzes am General-Guisan-Quai wurde hingegen überschätzt. Das gilt ebenso für den erwarteten Strom von Fussgänger:innen und Velofahrenden vom Bahnhof Enge und vom linken Seeufer. Ein Schwachpunkt war zudem die Anordnung der Stände, die nicht einladend nach aussen gerichtet waren. Stattdessen wirkte die Fanzone – insbesondere bei schlechtem Wetter – unbelebt, was dem gewünschten offenen und einladenden Charakter widersprach.

### **Konzerte**

Rückblickend erfüllten die Konzerte nicht die Erwartungen und zogen weniger Publikum an als erhofft. Dies lag primär am unbeständigen, nasskalten Wetter und wohl weniger am Ticketing: Trotz des niedrigen Preises von teilweise 10 Franken inklusive eines Getränks konnten sie nur wenige zusätzliche Besucher:innen anlocken.

### **Talks**

Auch die Talks fanden nur wenig Anklang beim Publikum. Dies lässt sich hauptsächlich auf das unbeständige Wetter zurückführen, dürfte aber auch daran liegen, dass das Radsportpublikum kein zusätzliches edukatives Rahmenprogramm erwartete.

## **5.3 ERKENNTNISSE**

Das Zielgelände und die dort angesiedelten Einrichtungen sind quasi das Herz einer Sportgrossveranstaltung. Jegliche Einschränkung in zeitlicher, räumlicher oder logistischer Hinsicht, wie dies z.B. durch den ZFF-Bau der Fall war, zieht einschneidende negative Konsequenzen mit entsprechendem Mehraufwand und Kostenfolgen nach sich. Für zukünftige Events ist bereits in der Bewerbungsphase darauf zu achten, dass diese Sektoren und Gelände ungehindert bespielt werden können. Die Bewilligungen für zentrale sowie auch für dezentrale Flächen müssen frühzeitig beantragt und abgestimmt werden.

In der Bewerbungsphase und vor Abschluss des Ausrichtervertrags muss ebenfalls darauf geachtet werden, dass die Forderungen des Weltverbands nicht zu einseitig sind oder kurzfristig noch Mehransprüche angemeldet werden können. Dies war beispielsweise in Bezug auf die VIP Hospitality, zusätzliche kurzfristig seitens UCI gewährte Aktivierungsleistungen und Exklusivität für UCI-Sponsoren der Fall.

Ein Rahmenprogramm steigert die gesellschaftliche Legitimation einer Sportveranstaltung und ist daher ein wichtiger Bestandteil. Für ein gelungenes Rahmenprogramm müssen zugkräftige abendliche Veranstaltungen ausserhalb des Rennbetriebs bzw. der sportlichen Events eingeplant werden. Rückblickend hätten in allen Fanzonen mehr Abendprogrammaktivitäten geplant werden können bzw. müssen. Dies wäre jedoch mit zusätzlichen Emissionen verbunden gewesen. Dieser Aspekt sollte bei einer zukünftigen Austragung unbedingt berücksichtigt werden.



Die Siegerehrung des Elite Frauen-Zeitfahrens lockte viele Fans auf den Sechseläutenplatz.



Zeitfahr-Weltmeister Remco Evenepoel wird von der Fanmenge in Zürich gefeiert.

## 6 NACHHALTIGKEIT UND BEGLEITMASSNAHMEN

Zürich 2024 setzte neue Massstäbe für Nachhaltigkeit und Inklusion während (internationaler) Sportgrosseveranstaltungen in der Schweiz, wirkte gesellschaftlich und ökologisch nachhaltig und vereinte sportliche Höchstleistungen mit sozialer Verantwortung.

Sowohl die Begleitmassnahmen von Swiss Cycling wie auch die durch das LOK für Zürich 2024 entwickelten oder von Zürich 2024 unterstützten Begleitmassnahmen hinterlassen ein Vermächtnis, das die Veranstaltung lange überdauern wird. Begleitmassnahmen wurden in den Bereichen Sport-, Velo- und Standortförderung initiiert und umgesetzt. Konkret wurden 2022 die Projekte Zurich Rides und Züri Velo Cup, Zäme ufs Velo, Expo und Velo-Volksfest während des Events, Veloforum Schweiz Suisse Svizzera, SlowUp – aber länger, Cycle On Zürich und Skills Center lanciert und realisiert.

Die Bruttowertschöpfung von Zürich 2024 betrug rund 58 Millionen Franken, wie eine separat durchgeführte externe Erhebung durch das Beratungsunternehmen EBP Schweiz AG ergab. Die durch den Event ausgelösten totalen Umsätze beliefen sich auf 158 Millionen Franken in der gesamten Schweiz (55 Millionen Franken direkt und 103 Millionen Franken indirekt). Davon fielen in der Stadt Zürich 65 Millionen Franken und im Kanton Zürich (inklusive Stadt) 97 Millionen Franken an. 56 % der Beschaffungen stammten aus der Region Zürich und weitere knapp 44 % aus der übrigen Schweiz. Diese regionale Ausrichtung stärkte die lokale Wirtschaft und verringerte den CO<sub>2</sub>-Fussabdruck.

Sämtliche Beschriebe zum Nachhaltigkeitskonzept, zur Strategie, zu den umgesetzten Massnahmen und ihren Wirkungsgraden wie auch die Details zu den Begleitmassnahmen sind im [Nachhaltigkeitsbericht](#), der als integraler Bestandteil dieses Schlussberichts verstanden wird, detailliert aufgeführt. Der Bericht des Vereins und des LOK wurde am 29. September 2025 veröffentlicht und ist auf [zurich2024.com](http://zurich2024.com) einsehbar, weshalb an dieser Stelle auf zusätzliche Ausführungen verzichtet wird.

Die Begleitmassnahmen von Swiss Cycling sind Gegenstand einer eigenen Berichterstattung.

# 7 MARKETING UND KOMMUNIKATION

Das Marketing für Zürich 2024 hatte zum Ziel, den Anlass als integriertes, inklusives und emotional aufgeladenes Sportereignis zu positionieren. Im Zentrum standen die Förderung der gesellschaftlichen Teilhabe, die Bekanntmachung Zürichs als Velo- und Tourismusregion sowie der Ticketverkauf und die Bewerbung der begleitenden Angebote. Der Claim «Together we ride» bildete das kommunikative Dach für alle Massnahmen.

Der Fokus der Marketingaktivitäten lag auf der Schweiz, insbesondere der Region Zürich und Umgebung. Dabei wurden unterschiedliche Altersgruppen und Nutzungsverhalten (online/offline) berücksichtigt. Sekundärzielgruppen in Europa wurden mit gezielten Partnerschaften (u.a. Zürich und Schweiz Tourismus) adressiert.

Das LOK gewährleistete vor, während und nach Zürich 2024 eine umfassende Kommunikation über den gesamten Event und rund zehn Teilbereiche wie Media Relations, Digital / Social Media, Projektkommunikation und Krisenkommunikation hinweg. Ausgangspunkte waren die Analyse der Gesamtsituation inklusive SWOT-Analyse, eine umfassende Stakeholder-Analyse sowie die im Herbst 2021 erarbeitete Vision und Mission des Vereins. Die Umsetzung erfolgte über eine breite Palette von Kommunikations- und Marketinginstrumenten, Plattformen und Kanälen.

Zum Aufgabenumfang gehörten weiter die Planung und der Betrieb der für die Kommunikation notwendigen Einrichtungen wie das internationale Medienzentrum im Kongresshaus und den TV Compound im Seefeld.

## 7.1 MARKETING

Primärer Zielmarkt der Weltmeisterschaften und ihrer Marketingaktivitäten war die Schweiz, aus der 85%–90% der Besucher:innen stammten. Innerhalb dieses Zielmarkts stellte die Host Region Zürich (City plus 100 Kilometer Umkreis) die wichtigste Zielregion dar und Werbemassnahmen wurden entsprechend gewichtet. Sekundäre Zielmärkte waren die radsportaffinen europäischen Länder wie Belgien, die Niederlande, Deutschland, Italien, Frankreich, das Vereinigte Königreich und Spanien.

Das Marketingkonzept von Zürich 2024 wurde integrativ aufgebaut. Auf der Basis der Zielgruppen und Zielsetzungen wurden drei Werbe- und Aktivierungswellen (zweite Hälfte Mai 2024, erste Hälfte Juli 2024 und August/September 2024) definiert.

Der globale Sportanlass erhielt durch lokale Kooperationen und nationale Botschafter, welche die Marketingkampagnen prägten, einen konkreten Bezug zur Host Region Zürich und zur Schweiz. Daneben wurden bewusst grafische Elemente mit Lokalbezug in die Event-CI integriert, um bei der Bevölkerung ein sympathisches, greifbares Gesamtbild des Events zu erzeugen und eine lokale Verankerung zu signalisieren. Vertreten waren bekannte Persönlichkeiten aus dem Regel- und Para-Sport sowie aus Kultur und Gesellschaft. Sie wirkten in Kommunikationskampagnen mit, teilten Inhalte über Social Media und standen für Auftritte bei Partnern zur Verfügung.

Das visuelle Erscheinungsbild im öffentlichen Raum – das sogenannte Host City Dressing – ist bei internationalen Sportgrossanlässen zentral für die Wahrnehmung durch Bevölkerung, Medien und Gäste. Es umfasst alle grafischen, signaletischen und atmosphärischen Elemente ausserhalb der durch die UCI regulierten Flächen (z.B. Bühne, Mixed Zone). Dafür konnte das LOK auf 62 Standorte für Eventflaggen zugreifen. Besonders die Beflaggung entlang des Utoquais und der Quaibrücke trug wesentlich zu einem beeindruckenden Eventerscheinungsbild bei. Über 2'000 Quadratmeter Gitterverkleidung wurden produziert, um den Sechseläutenplatz auch optisch in die zentrale Fanzone zu verwandeln. Wegweiser mit Pfeilen entsprechend der Event-CI wiesen den Zuschauenden den Weg innerhalb und zwischen

den Fanzonen rund um das Zürcher Seebecken. Neben den Wegweisern wurden vor und in jeder Fanzone Übersichtspläne aufgestellt, mit deren Hilfe sich die Besucher:innen orientieren konnten, sowie zusätzliche «mobile» Volunteers für die Gästebetreuung als Ansprechpartner:innen für Zuschauende eingesetzt. Banner auf der Quaibrücke sowie an den Bahnhöfen Stadelhofen und Enge unterstützten die Besucherführung von der einen Limmatseite zur anderen und zwischen den Fanzonen. Highlight des Host City Dressing und gleichzeitig die grösste Herausforderung war das 9 × 11 Meter grosse Megaposter an der seeseitigen Wand des Kongresshauses.

## 7.2 KOMMUNIKATION

Das LOK bespielte bzw. nutzte eine breite Palette an Kommunikationsinstrumenten, -plattformen und -kanälen, um mit seinen über hundert Stakeholdern zu einer Vielzahl von Themen in den Dialog zu treten.

Das LOK lancierte die offizielle Event-Website am 29. Juni 2022 in deutscher und englischer Sprache mit der URL [www.zurich2024.com](http://www.zurich2024.com). In der Folge wurde die Website intern und mit Hilfe einer Agentur in mehreren Phasen um- und ausgebaut, mit Französisch als dritter Sprache ab Frühjahr 2023.

Die Website konnte fortlaufend höhere Nutzungszahlen generieren. Im Jahr 2024 stieg die Anzahl der Besucher:innen von 16'445 im Januar kontinuierlich um das annähernd 60-Fache auf 959'396 im September an. Die Menge der von der Website heruntergeladenen Daten erhöhte sich ebenfalls dramatisch von rund 190 GB auf 2,26 TB im August. Dies entspricht einer Steigerung um das Zwölfwache.

Parallel zur Lancierung der Website aktivierte das LOK Auftritte auf den sozialen Medien Instagram, Facebook und Twitter sowie in beschränktem Masse auch auf Youtube (Trailer). In Absprache mit dem Digital Department der UCI einigte sich das LOK auf den gemeinsamen Hashtag #zurich2024.

Nutzerzahlen Ende September 2024

- Instagram: 10'458
- LinkedIn: 1'926
- X: 1'198
- Facebook: 1'072

Als weiteres Element kam ab August ein Newsletter in Deutsch, Englisch und Französisch für die allgemeine interessierte Öffentlichkeit oder für Sponsoren/Partner hinzu. Von August 2023 bis Oktober 2024 verschickte die Kommunikationsabteilung 29 Newsletter an rund 5'000 Empfänger:innen (Schlussphase). Die Öffnungsraten betragen zwischen 75 % und 82 %.

Medienmitteilungen in Deutsch, Englisch und Französisch waren ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkommunikation sowie auch für Marketingbelange. Zwischen Juni 2022 und März 2025 versandte das LOK insgesamt rund 50 Medienmitteilungen, wobei der Grossteil in den neun Monaten vor Zürich 2024 veröffentlicht wurde.

Das LOK richtete zudem mehrere Medien- und Marketingevents aus, bei denen je nach Thema auch Vertreter:innen der Trägerschaften Kanton und Stadt Zürich sowie Swiss Cycling eine tragende Rolle hatten.

In Bezug auf die Media Operations fokussierte sich das LOK auf den Aufbau und Betrieb des Medienzentrums, des TV Compounds sowie im Zielbereich die Mixed Zone, den Bereich für die Flash-Interviews sowie die Plattformen für die Fotografen. Das Medienzentrum war der Arbeitsbereich für die schreibende Presse, Online-Medien, Fotografen und ausgewählte Kategorien von Vertretern von Radio und TV und bot rund 250 Medienvertreter:innen Arbeitsplätze. Für Zürich 2024 waren insgesamt 550 Medienschaftende akkreditiert.

Wie die spezialisierte Agentur Nielsen in ihrem Full Report zuhanden der UCI festhielt, wurde Zürich 2024 weltweit 3'896 Stunden lang im Fernsehen übertragen. Es wurden eine Gesamtzuschauerzahl von 134,97 Millionen sowie eine Gesamtsehdauer von 68,82 Millionen Stunden erreicht. In den Top-10-Märkten erhöhte sich die Zahl der Livezuschauenden im Durchschnitt um das 4,8-Fache (in Deutschland beispielsweise auf das Zehnfache).

## 7.3 EINORDNUNG UND WÜRDIGUNG

Zürich 2024 wurde marketingseitig mit dem Ziel begleitet, den Event als unvergleichliches, positives Sport-Happening zu positionieren, das Massstäbe in der gesellschaftlichen Integration und Gleichstellung setzt, die Beliebtheit des Fahrrads als nachhaltiges Sport- und Fortbewegungsmittel steigert und Zürich als attraktive Radsport- und Veloregion bekanntmacht. Neben diesen Massnahmen konzentrierte sich das Marketing primär auf die Bewerbung der umsatzsteigernden Elemente wie VIP-Ticketing, Public Ticketing, Volksrennen und Merchandising.

Inhaltlich wurde der Claim «Together we ride» als Slogan oder Hashtag genutzt, um das grosse «Miteinander» des Events auf den verschiedensten Ebenen zu signalisieren – das Miteinander von Regelathlet:innen und Para-Sportler:innen, das Miteinander an einem Event von Zürich für Zürich und die ganze Schweiz, das Miteinander beim Mitfiebern als Fans am Streckenrand.

### **Branding und Markenführung**

Die Markenidentität wurde im Sommer 2021 entwickelt. Das Logo kombinierte regionale, sportliche und integrative Elemente. Die Ikonografie und das Farbkonzept sorgten für einen hohen Wiedererkennungswert. Der Umgang mit der Marke wurde mittels aktiver Brand-Protection-Massnahmen gesteuert. Die Marke Zürich 2024 zeichnete sich dadurch aus, dass sie modular aufgebaut war und die verschiedenen Elemente sich flexibel anwenden liessen. Die vielen Icons und das breite Farbspektrum waren leicht kombinierbar und verliehen der Marke ein einheitliches, aber niemals langweiliges Erscheinungsbild. Das Portfolio an Icons wurde zudem bis zum Event auf Basis der Bedürfnisse für die einzelnen Marketingaktionen noch erweitert. Die drei Startorte Uster, Winterthur und Gossau erhielten darüber hinaus eigene, standortspezifische Icons und nutzten diese intensiv.

### **Botschafter:innen und Medienpartnerschaften**

Um der Marke ein für die Öffentlichkeit fassbares Gesicht zu geben und die Glaubwürdigkeit des Events zu unterstreichen, wurde ab Anfang 2023 ein Botschafterkonzept erstellt. Explizit sollten die Botschafter:innen des Anlasses nicht nur aktive Sportler:innen aus dem Rad- und Para-Cycling-Bereich sein, sondern die Gesichter sollten auch bewusst andere Bereiche repräsentieren (Musik, Gesellschaft, Politik, Wirtschaft). Oberstes Ziel des Botschafterkonzepts war, dass die Inklusion gelebt wird. Deshalb waren bei den aktiven Sportler:innen sowohl Frauen als auch Männer und die gleiche Anzahl Regel- wie Para-Athlet:innen vertreten.

Im Hinblick auf die verschiedenen Zielgruppen des Events ging das LOK frühzeitig verschiedene Medienpartnerschaften ein, um gemeinsam mit dem jeweiligen Medienpartner Synergieeffekte in der Kommunikation und im Marketing zu erreichen. Aufgrund der Vertragslage im Rahmen einer grossen mehrdimensionalen Kooperation wurde der «Tages-Anzeiger» als Official Partner geführt und erhielt auf dieser Ebene auch seine Branding-Präsenz. Der «Tages-Anzeiger» und die «Sonntagszeitung» waren die exklusiven Medienpartner im Bereich Medien Print Deutschschweiz und News-Medien online.

Im Bereich Radio ging das LOK eine Partnerschaft mit SRF 3 auf nationaler Ebene und mit Radio Zürisee auf regionaler Ebene ein. Beide Partner informierten ihre Hörerschaft mit Veranstaltungstrailern und Ticketverlosungen.

Im Bereich Special Interest Media kooperierte das LOK mit dem Magazin «gruppetto», das ideal die Cycling-Fans in der Schweiz anspricht und seine September-Ausgabe 2024 komplett der

Weltmeisterschaft widmete. Daneben brachte «gruppetto» auch in anderen Ausgaben im Jahr 2024 sowie in seinem Newsletter «Teambesprechung» Spezialstorys rund um die Weltmeisterschaft.

Für das Event-Merchandising kooperierte das LOK nach Sondierungsgesprächen mit verschiedenen Partnern schlussendlich mittels einer separaten Vereinbarung mit der italienischen Firma Santini, die auch Official Partner der UCI-Weltmeisterschaften ist.

### **Kommunikationsstrategie**

Die Kommunikation war gefordert, zwei Weltmeisterschaften mit sensiblen Themen wie Verkehr, Inklusion und Sicherheit zu begleiten. Dazu war ein stimmiger Gesamtauftritt über Website, Medienarbeit, Social Media und Livekommunikation vor Ort unabdingbar. Die Stakeholder-Analyse diente als eine der wesentlichen Grundlagen für das Kommunikationskonzept und die daraus abgeleiteten Teilkommunikationskonzepte (z.B. Gesamtkommunikation Verkehr, Issue- und Krisenkommunikation, Finanzkommunikation ab November 2024).

Der offizielle Claim «Together we ride» folgte zum einen den Claims von Wollongong (WM 2022) mit «Ride of your life» und Glasgow 2023 mit «Ride with us», setzte aber zum anderen mit der Voranstellung des Wortes «Together» bewusst den Akzent auf Integration und Inklusion. Die schweizerdeutsche Übersetzung «Zäme ufs Velo» kam ebenfalls zum Einsatz und erwies sich als kongenial. Mit dieser überdachenden Bezeichnung fasste das LOK ab Mai 2023 diverse Begleitmassnahmen und insbesondere die Roadshows, die im Frühjahr 2024 lanciert wurden, wie auch das Velovolksfest während Zürich 2024 zusammen.

### **TV-Produktion**

Das LOK hatte nicht nur Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Fernsehübertragung der Rennen der Regelathlet:innen, sondern musste gemäss Vereinbarung mit der UCI mit eigenen finanziellen Mitteln die Live-Coverage der Para-Cycling-Wettbewerbe bestreiten und sicherstellen.

Bestandteil der Umsetzung und eine weitere Aufgabe des LOK war die Erstellung der sogenannten TV-Roadbooks für Kommentator:innen. Dabei handelt es sich um Handbücher mit Hintergrundinformationen zu den Austragungsorten und deren Sehenswürdigkeiten. Auf dieser Grundlage konnten die Kommentatoren das Renngeschehen mit speziellen Details, Anekdoten oder Wissenswertem zu lokalen Highlights ergänzen.

### **Media Operations**

- **Medienzentrum**

Die Planung des Medienzentrums als Teil der Gesamtnutzung des Kongresshauses begann Anfang 2023. Das von der UCI geforderte Setting wurde am Reko-Besuch an der WM in Glasgow 2023 besichtigt, geprüft und für Zürich 2024 sinnvoll angepasst. Die gewählte Umsetzung bewährte sich in der Praxis unter anderem mit einem kombinierten Bereich für die Medienkonferenzen und Arbeitsplätze für die Medien. Das Medienzentrum war insbesondere an den beiden Wochenenden sehr gut ausgelastet.

- **Medienkonferenzen**

Medienkonferenzen fanden nach Vorgaben der UCI statt. LOK-Chaperons und Medienverantwortliche der UCI begleiteten die drei besten Fahrer:innen zum Medienzentrum im Kongresshaus, in dem ebenfalls die Antidopingkontrollen stattfanden.

- **Mixed Zone**

Die 50 Meter lange und 6 Meter breite Mixed Zone im Zielbereich umfasste TV-Interviewpositionen, Fotografenplätze und Raum für Printjournalisten. Dieser Bereich wurde so konzipiert, dass Para- und Non-Para-Athlet:innen ihn gleichermassen und ohne Anpassungen nutzen konnten.

- **Flash-Interviews**

Die Flash-Interview-Zone wurde hinter der Hauptbühne eingerichtet, damit die besten drei Fahrer:innen auf dem Weg zur Medaillenzeremonie jeweils kurz interviewt werden konnten und nicht mehrmals zwischen Positionen hin und her wechseln mussten.

- **Medientransport**

Der Transport der Medienvertreter:innen wurde aus Nachhaltigkeitsüberlegungen hauptsächlich über die öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet. Zu diesem Zweck schloss das LOK mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV eine Vereinbarung ab. Die akkreditierten Medienvertreter:innen konnten alle Verkehrsmittel innerhalb der ZVV-Region kostenlos benutzen. Für Fotograf:innen, die schweres Equipment mit sich tragen müssen, stellte das LOK mit Unterstützung des Zivilschutzes einen Shuttledienst bereit. Aufgrund dieser Vorkehrungen sah das LOK aus ökologischen und finanziellen Gründen und entgegen den UCI-Vorgaben davon ab, spezifische Parkplatzmöglichkeiten für die Medien bereitzustellen.

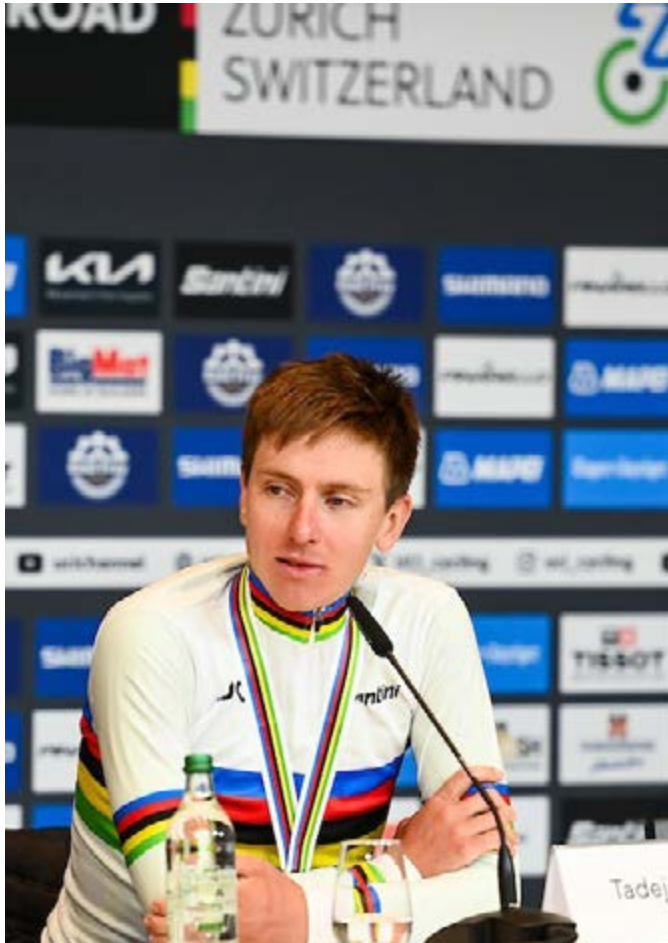
### **Fotografie**

Auf den verschiedenen Plattformen im Zielgelände fanden zwischen 20 und 50 Fotograf:innen Raum. Im Medienzentrum wurden rund 100 dedizierte Arbeitsplätze für sie eingerichtet.

Dank einer über die UCI laufenden Gesamtvereinbarung konnte das LOK bei der britischen Fotoagentur SWpix zu vorteilhaften Konditionen vor, während und nach Zürich 2024 auf ein umfangreiches Bildarchiv zugreifen. Ebenso war es dem LOK gestattet, Bilder ausgewählten Dritten (Stadt, Kanton, Swiss Cycling, Zürich Tourismus, Startorte usw.) zur Verfügung zu stellen.



Weltmeisterin Cat Ferguson (GB) im Flash-Interview nach dem Zeitfahren der Juniorinnen.



Weltmeister Tadej Pogačar an der Medienkonferenz.



Remco Evenepoel im WM-Trikot in der 50 Meter langen Mixed Zone.

## 7.4 ISSUE-MANAGEMENT UND KRISENKOMMUNIKATION

Das Konzept für das Issue Management und die Krisenkommunikation war mit der Kantonspolizei Zürich abgestimmt und richtete sich primär an alle Mitglieder des LOK, die in einem Krisenfall strategisch und operativ agieren mussten. Das Ziel des Konzepts war es, die Vorgehensweisen und Abläufe, den Informationsfluss, die Kommunikationskanäle sowie die Kommunikationsinhalte für mögliche Ereignisfälle während Zürich 2024 festzulegen.

Mögliche Issues und das Risikoportfolio wurden in einer Liste geführt und fortlaufend aktualisiert. In einer zweiten Aufstellung in Matrixform wurden die möglichen Issues und Risiken nach Eintreten ihrer Wahrscheinlichkeit und Ausmass ihres Schadens gruppiert. Beide Dokumente lehnten sich an eine ähnliche Übersicht der Kantonspolizei Zürich an.

Für die Krisenkommunikation zum tödlichen Unfall von Muriel Furrer befolgten alle Stellen ihre jeweiligen Abläufe und Konzepte. Nach Bekanntwerden des Unfalls koordinierten die verschiedenen Kommunikationsverantwortlichen die notwendigen Schritte, dies jeweils in Rücksprache und Abstimmung mit den politischen Vertretern von Kanton und Stadt, dem Vorstand und der Geschäftsleitung des LOK, dem Präsidenten und der Direktorin der UCI und weiteren beteiligten Stellen. Einen grossen Beitrag leisteten dabei die Kantonspolizei Zürich mit dem Aufgebot und der Koordination der Rettungskräfte, drei Care Teams und weitere Spezialist:innen zur Unterstützung.

Gemeinsam mit der UCI führte das LOK die Krisenkommunikation. Diese umfasste diverse Medienmitteilungen am 26., 27. und 28. September, eine gemeinsame Medienkonferenz am 27. September sowie zahlreiche begleitende Medienaktivitäten bis und mit Sonntag, 29. September 2024, um die verschiedenen getroffenen Massnahmen (Anpassungen der Zeremonien und Protokolle, Absagen von Events, Umwandlung des City Race in einen Memorial Ride usw.) sowie ergänzende Briefings, z.B. für die Speaker, zu kommunizieren und zu organisieren.

Aufgrund des Eventdefizits musste das LOK im Nachgang zu Zürich 2024 weitere Krisenkommunikation betreiben. Die Kommunikation mit den Gläubiger:innen, aber auch mit den übrigen Stakeholdern wurde entsprechend strukturiert sowie zielgruppengerecht und koordiniert geführt. Von Beginn weg wurde darauf geachtet, dass die drei Trägerschaften zu diesem Thema gemäss dem «One Voice»-Prinzip kommunizierten. Generell entschied sich der Verein bewusst für eine zurückhaltende Kommunikation. Gegenüber den Gläubiger:innen wurden die nächsten Schritte und getroffenen Massnahmen immer zuerst angekündigt und danach ausgeführt. Die aktive und transparente Kommunikation des Vereins wurde insbesondere von den betroffenen Gläubiger:innen ausdrücklich gelobt.

## 7.5 HERAUSFORDERUNGEN

### Marketing

Die Abstimmung der zentralen Marketingbotschaften des Events wurde durch diverse kleine Promotionsmassnahmen samt aufwändiger Absprachen zu Begleitmassnahmen, Teilprojekten, Unterprodukten, Nebenthemen und individuellen Aktivitäten (z.B. der Startorte) erhöht. Oberstes Ziel des Marketingteams war es immer, einen möglichst einheitlichen Auftritt nach aussen zu gestalten, der gleichzeitig regelkonform zu den strengen Guidelines der UCI gestaltet war.

Die UCI-Vorgaben und weitere kurzfristige Anforderungen, etwa zur Anpassung der Startrampenverkleidung, verursachten Zusatzkosten. Starkregen und Wind machten zusätzliches wetterfestes Branding-Material und teure, spontane Reparaturen notwendig.

Die Bekanntgabe der Botschafter:innen musste 2023 infolge externer Einflussfaktoren um mehrere Monate verschoben werden. Direkt oder indirekt verbundene konkrete Massnahmen für das Eventmarketing sowie das Produktmarketing (Tickets, Merchandising) wurden erst drei Monate vor dem Event lanciert, weil zuerst die Botschafter:innen bekannt sein mussten. Zudem war in der breiten

Bevölkerung aufgrund der kritischen Berichterstattung über die Verkehrsmassnahmen noch zu wenig Nährboden an Begeisterung für den Anlass vorhanden.

Da aufgrund von fehlenden Mitteln proaktive Massnahmen wie eine Event-App oder breit angelegte Imagekampagnen nicht umsetzbar waren, musste mit alternativen Massnahmen und zusätzlicher Kreativität gearbeitet werden. Gleiches gilt für das Host City Dressing.

### **Kommunikation**

Die starke mediale Fokussierung auf die Verkehrsproblematik band viele Kommunikationsressourcen. Die emotionale Kommunikationshoheit über die Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen lag verständlicherweise bei den Betroffenen, also den Anwohner:innen, dem Gewerbe und den Spitälern. Dadurch waren die Reaktionsmöglichkeiten seitens LOK bei einer Zuspitzung der Berichterstattung von Beginn an begrenzt.

In Bezug auf die TV-Produktion sah sich das LOK mit einer besonderen Situation konfrontiert. Der Jahre zuvor abgeschlossene Rechtevertrag zwischen UCI und EBU sowie der daraus resultierende Host-Broadcaster-Vertrag mit SRF umfasste ausschliesslich die Rennen der Regel-Athlet:innen. Das LOK musste deshalb die TV-Produktion der Para-Cycling-Rennen selbst stemmen. Die gesamten TV-Produktionen für die Regelathlet:innen und die Para-Radsportler:innen absorbierten beträchtliche Ressourcen des LOK, sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht.

## **7.6 ERKENNTNISSE**

Sportliche Grossanlässe entfalten in der Regel eher Langzeitwirkungen. Im Falle Zürichs dürfte dies für die Tourismusförderung der Fall sein, auch wenn die Limmatstadt bereits weltweite Bekanntheit genießt. Die TV-Bilder, insbesondere jene der beiden Rennwochenenden, vermittelten ein harmonisches Bild Zürichs, seiner umliegenden Region sowie der diversen landschaftlichen oder historischen Sehenswürdigkeiten. Zürich Tourismus verzeichnete gemäss Rückmeldung an das LOK bei seinen mit dem Event verbundenen Kampagnen überdurchschnittlich hohe Klickraten auf den verschiedenen bespielten Plattformen.

Die Rückmeldungen verschiedener Sponsoren, Supplier und Partner zeigten zudem auf, dass sie ihr Engagement trotz verschiedener unerwarteter Anpassungen oder sonstiger Unwägbarkeiten positiv beurteilten und ihre Ziele erreichen konnten.

Die visuelle Wirkung im öffentlichen Raum ist direkt abhängig von den verfügbaren Mitteln. Visuelle Highlights mit Social-Media-Potenzial (z.B. das Kongresshaus-Sujet) sind zu priorisieren, da sie hohe Reichweite bei verhältnismässig geringem Einsatz bieten.

Die Kommunikationsstrategie mit Stakeholder-Analyse und Szenarienplanung sollte in groben Zügen bereits in der Bewerbungsphase konzipiert werden. Dabei sind auch realistische Budgets für kostenintensive Bereiche (Apps, Kampagnen, Medieneinrichtungen usw.) zu erstellen. Kurz vor oder direkt nach dem Bewerbungszuschlag müssen Vision/Mission definiert und die Stakeholder-Analyse, das Key-Messaging und die Marke erarbeitet sowie Look and Feel konzipiert und umgesetzt werden. So kann eine durchgängige und konsistente Kommunikation gewährleistet werden.

Die TV-Produktion und die dazugehörigen technischen Einrichtungen müssen bereits bei der Bewerbung gemeinsam mit Fachleuten geplant und kalkuliert und nach dem Zuschlag finalisiert und umgesetzt werden. Besonders zu berücksichtigen sind ausreichende und geeignete Flächen in der Nähe des Wettkampfortes (u.a. Zielgelände). Im Falle von Zürich 2024 erwies sich unter anderem die grosse Distanz von über 800 Metern zwischen TV Compound und Zielgelände als massiver Kostenfaktor und als technische Herausforderung.

# 8 SERVICES

Das LOK hatte aufgrund des Ausrichtervertrags in den verschiedensten Bereichen Infrastrukturen bereitzustellen und Dienstleistungen zu erbringen bzw. sie in eigener Regie oder in Kooperation mit Dritten umzusetzen. Dazu gehörten unter anderem die Energie- und Stromversorgung, die Hotelunterbringung verschiedener Anspruchsgruppen wie der UCI, der Athlet:innen, der Verbandsfunktionär:innen, Sponsoren, Partner oder Medien, die Akkreditierung, das Volunteering, die Verpflegung der Mitarbeitenden und Freiwilligen sowie die Gesamtlogistik.

## 8.1 EINORDNUNG UND WÜRDIGUNG

### **Energie- und Stromversorgung**

Zürich 2024 fand überwiegend auf öffentlichem Grund statt – über Dutzende Standorte verteilt in der Stadt und im Kanton Zürich. Daraus ergab sich ein hochkomplexes Anforderungsprofil an temporäre Stromanschlüsse für Infrastruktur, Rennbetrieb, Medien, Hospitality und Eventbetrieb. Das ewz war frühzeitig als Partner in die Versorgungslösung auf Stadtgebiet eingebunden. Die Strombedarfsplanung oblag den einzelnen Teilprojekten.

### **Accommodation - Hotelunterbringung**

Die Vorgabe seitens UCI bezüglich Unterkunftsangeboten und -lösungen umfasste die Erstellung eines Hotelkatalogs für Delegationen, die Sicher- und Bereitstellung geeigneter Unterkünfte sowie die Buchungsunterstützung der UCI-Hotels für deren Staff, VIPs, Verbände und Delegationen, Medienvertreter:innen, Sponsoren und Partner durch das LOK. Ziel war deshalb ein umfassendes Unterkunftsmanagement mit Service «aus einer Hand». Nach der Evaluation mehrerer Anbieter entschied sich das LOK für Kuoni Tumlare als Official Accommodation Agency. Diese reservierte rund 45'000 Zimmernächte, betreute alle Anspruchsgruppen digital und vor Ort und ermöglichte so eine koordinierte Abwicklung. Die operative Verantwortung lag bei der LOK-Accommodation-Managerin. Kuoni Tumlare übernahm die digitale Plattform, Buchungsabwicklung, Vor-Ort-Betreuung und Schlussabrechnung.

### **Akkreditierung**

Für das Akkreditierungsmanagement beauftragte die UCI ihre langjährige Partneragentur WINGS Media & Technologies (Rom, Italien). Das LOK war verantwortlich für die Bereitstellung und Ausstattung eines geeigneten Akkreditierungszentrums mit guter Erreichbarkeit. Die Wahl fiel dabei auf die Saalsporthalle. Neben Infrastruktur und Personal musste das LOK auch alle Daten und Fotos akkreditierungspflichtiger Personen (inklusive Volunteers, Partnern, Dienstleister:innen) termingerecht liefern. Das Akkreditierungszentrum wurde vom 16. bis 18. September 2024 aufgebaut, am 18. September offiziell an WINGS übergeben und anschliessend von einem LOK-koordinierten Volunteer-Team gemeinsam mit WINGS betrieben.

### **Volunteering**

Zur erfolgreichen Durchführung von Zürich 2024 war das LOK auf rund 1'500 Volunteers angewiesen – insbesondere für Streckensicherung, Gästebetreuung, Medien, Logistik und Nachhaltigkeit. Das Volunteer-Management wurde an Swiss Volunteers ausgelagert. Diese waren für Rekrutierung, Management, Schulung und Materialverteilung, Planung des Volunteer-Zentrums in der Sportanlage Sihlhölzli, Einsatzplanung, Betreuung und Nachbearbeitung verantwortlich. Die Online-Plattform von Swiss Volunteers diente hauptsächlich zur Anmeldung und Kommunikation mit den Helfer:innen. Die 1'500 Volunteers leisteten rund 36'800 Einsatzstunden. Die Volunteer-Uniform und die Volunteer-Geschenke wurden direkt durch das LOK bereitgestellt.

## **Verpflegung**

Im Februar 2024 wurde ein Verpflegungsteam eingesetzt, um rund 15'000 Mahlzeiten, 15'000 Zwischenverpflegungen, 600 Frühstücke und 15'000 Liter Getränke für Volunteers, Armee, Zivilschutz und Dienstleister während 16 Tagen kostengünstig sicher- und bereitzustellen. Die Verteilung erfolgte über 25 Logistikpunkte und musste für 5'900 Einsatztage des Zivilschutzes, 450 Einsatztage der Schweizer Armee und 4'600 Einsätze der freiwilligen Helfer:innen organisiert werden. Hinzu kamen die Verpflegungen der Dienstleister, insbesondere aus dem Teilprojekt «Sport/Rennen».

## **Gesamtlogistik**

Das LOK arbeitete eng mit dem Official Supplier Planzer zusammen, der zwei Lagerflächen à je 150 m<sup>2</sup> in Dietikon (LOK) und Spreitenbach (UCI) bereitstellte. Die Logistikverantwortliche koordinierte sämtliche Anlieferungen, die Verteilung an die verschiedenen Zielorte sowie die Rücknahmen. Sie hatte eine feste Ansprechperson bei Planzer, welche die Disposition übernahm. Die Mehrheit der Transporte wurde von Planzer durchgeführt.



Über 1'500 Volunteers leisteten insgesamt 4'600 Arbeitstage.



Volunteers übernahmen unter anderem Aufgaben an der Siegerehrung.

## 8.2 HERAUSFORDERUNGEN

### Energie- und Stromversorgung

Aufgrund des engen Projektzeitplans und fehlender Detailpläne in frühen Projektphasen kam es zu Koordinationsproblemen:

- Strombestellungen wurden teilweise zu spät oder unvollständig eingereicht, da sich die Anforderungen der UCI und von Partnern immer wieder änderten und keine unnötigen Kosten verursacht werden durften, was für das ewz herausfordernd war.
- Änderungen mussten mehrfach nachgereicht werden, was zusätzliche Abstimmungen erforderte.
- Sonderbedarfe (z.B. doppelte Einspeisung für TV-Infrastruktur) wurden zunächst aus finanziellen Gründen nicht berücksichtigt, führten aber in der Folge zu Zusatzaufwand und nach dem Stromausfall zu Sonderlösungen.

Die Stromversorgung funktionierte im Grundsatz zuverlässig. Schwächen zeigten sich bei Standorten, an denen keine Anschlussmöglichkeit bestand. Hier musste mit Notlösungen (Generatoren, Akkus) improvisiert werden.

Das ewz zeigte grosse Kooperationsbereitschaft, machte jedoch früh klar, dass nur eine Stromversorgung mit 99.9 % Verfügbarkeit garantiert werden könne – eine autarke 100%-Vollabsicherung mit Redundanz war nicht Bestandteil der Grundvereinbarung und wäre zu teuer geworden. Allerdings konnte das ewz einen Stromausfall praktisch ausschliessen.

Kritisch wurde die Situation am TV Compound, wo es an einem Veranstaltungstag zu einem vollständigen Stromausfall sämtlicher redundanter Hauptzulieferleitungen kam. Davon betroffen waren zentrale Systeme wie der Zielbogen und TV-Übertragungskomponenten. Die UCI reagierte mit einer formellen Abmahnung inklusive der Androhung von möglichen Schadenersatzforderungen, da die autonome und redundante Stromsicherung nicht gewährleistet war. Durch rasches Handeln des LOK – u.a. durch die kurzfristige Bereitstellung eines unterbrechungsfreien autarken Stromversorgungssystems (UPS) und externer Generatoren – konnte für die zweite Eventhälfte eine vollständig autarke Notversorgung eingerichtet werden. Diese verursachte jedoch erhebliche Mehrkosten.

### Accommodation – Hotelunterbringung

Eine zentrale Herausforderung war die erstmalige Integration von Para- und Non-Para-Athlet:innen. Die Anforderungen an barrierefreie Unterkünfte überstiegen das vorhandene Angebot, insbesondere an zentraler Lage. Darüber hinaus erschwerte die unzureichende Kommunikation der UCI mit den Verbänden eine frühzeitige Buchung durch diese. Viele Nationalteams meldeten sich erst nach den Olympischen Spielen im Sommer 2024, was zu Unsicherheiten bei der Kontingentplanung führte. Von den 45'000 reservierten Zimmernächten mussten im Juli rund 20'000 zurückgegeben werden, da weder die Accommodation Agency noch das LOK die finanzielle Verantwortung und das Risiko für dieses Kontingent übernehmen konnten.

Das LOK war vertraglich verpflichtet, der UCI geeignete Hotels für ihre VIPs und Partner, den Staff sowie ein Hotel für Delegationen, die ihre Zimmer im Zuge eines Solidaritätsprogramms von der UCI gestellt bekommen, zu vermitteln. Dies erwies sich als sehr herausfordernd, da insbesondere das UCI VIP-Hotel in Gehdistanz zur Ziellinie (Sechseläutenplatz) sein sollte, die Hotels in diesem Perimeter aber meist zu klein oder zu teuer waren und infolge der Strassensperren die Zu- und Wegfahrt auch für die UCI eingeschränkt war.

Ein zentrales Ziel – die Buchung durch Fans über die Online-Plattform – konnte nicht erreicht werden. Grund dafür war die fehlende Verlinkung auf der UCI Website. Zudem erschwerte das gestiegene Preisniveau in Zürich die Buchungsbereitschaft internationaler Radsportfans.

Im Zuge der Bewerbung (2018) hatte Zürich Tourismus eine Preisanfrage bei diversen Zürcher Hotels durchgeführt. Die daraus hervorgehenden Preise, die Vertragsbestandteil mit der UCI waren, veränderten sich in der Zwischenzeit aber aufgrund der veränderten Wirtschaftslage und insbesondere der Corona-Pandemie stark. Das Preisgefüge in den Hotels in und um Zürich stieg massiv an. Demnach konnten auch die Hotels für die UCI nicht mehr zu den ursprünglich angegebenen Preisen angeboten werden, was zu langwierigen Nachverhandlungen mit der UCI führte, schlussendlich aber ohne negative finanzielle Folgen für das LOK blieb. Auch bei den Delegationen waren die hohen Hotelpreise in Zürich eine grosse Herausforderung.

### **Akkreditierung**

Die Hauptschwierigkeit bestand darin, die Zugangsregelungen exakt zu definieren, da die von der UCI vorgesehenen Zonenpläne für das spezifische Setting in Zürich und die Anforderungen des Crowd Managements (z.B. Zielbereich Sechseläutenplatz) nicht ausreichten. Das LOK musste daher neue Zonen festlegen und Zutritte für Mitarbeitende und Serviceangestellte über das bestehende System hinaus mittels Sub-Credentials individuell regeln. Trotz hoher Komplexität verlief das Akkreditierungsmanagement erfolgreich. Die vollständige Akkreditierung aller Mitarbeitenden sorgte für Sicherheit und klare Identifikation, führte jedoch zu logistischem Mehraufwand und Engpässen bei der Anzahl Badges.

### **Volunteering**

Die Rekrutierung war herausfordernd, bedingt durch die Konkurrenz von anderen internationalen Grossanlässen im Sommer 2024, einer negativen Medienstimmung und geringer Sichtbarkeit des Events. Durch breite Kampagnen (Medien, Social Media, Newsletter, Vereinsanfragen) und persönliche Netzwerke liessen sich dennoch genügend Ehrenamtliche gewinnen. Um No-Shows zu vermeiden, wurden die Volunteers regelmässig kontaktiert. Dennoch gab es kurzfristige Abmeldungen nach Versand der finalen Einsatzpläne. Künftig sollten Einsätze früher kommuniziert und persönlich bestätigt werden. Besonders schwierig war es, Nacht- und Spezialdienste zu besetzen. Anreize, wie Gegenleistungen oder gezielte Ansprache, wurden eingesetzt, reichten aber nicht vollständig aus.

Während der Eventtage verlief die Kommunikation zur Verpflegung und ÖV-Nutzung an die Volunteers punktuell nicht optimal. Auf Platz funktionierte die Übergabe der Volunteers zu ihren Betreuer:innen zu Beginn nicht reibungslos, da die telefonische Erreichbarkeit eingeschränkt war. Dank kurzfristiger Umteilungen funktionierten die Einsätze jedoch mehrheitlich gut. Für Volunteers mit Behinderungen wurde frühzeitig Betreuung organisiert.

Schlussendlich stellten auch die Auswahl und die Bereitstellung der passenden Volunteer- und Staff-Uniformen eine Herausforderung dar: Sie mussten für verschiedene Wetterlagen geeignet sein, die Volunteers passend, einheitlich und angemessen einkleiden und nach dem Anlass sollten möglichst wenige übrig bleiben. Dies auch insbesondere, da jedes zusätzliche Kleidungsstück oder Accessoire bei einer Zahl von 1'500–1'800 Volunteers finanziell ins Gewicht fiel. Die wenigen übrig gebliebenen Kleidungsstücke wurden an Texaid sowie an das Sozialdepartement der Stadt Zürich und die Strafanstalt Limmattal verteilt. In Letzterer waren die Volunteer-Uniformen zuvor in Umhängetaschen verpackt worden. Die Organisationen nahmen die Kleidung dankbar entgegen.

Ein eingeplantes, inkludiertes ÖV-Ticket für die Volunteers während der Einsatztage konnte leider aus Kostengründen nicht realisiert werden.

### **Verpflegung**

Für das Projekt standen 120'000 Franken zur Verfügung (davon 96'000 Franken in bar). Sponsoren wie tibits, Feldschlösschen Alkoholfrei und Rivella leisteten wertvolle Beiträge. Aufgrund dezentraler Einsatzorte wurden hauptsächlich Lunchpakete verwendet (Sandwich, Snack, Getränk). Armee und Zivilschutz erhielten warme Mahlzeiten via die ZFV AG. Die Walter Buchmann AG stellte Sandwiches, Backwaren und Verpackungsflächen zur Verfügung. In den Fanzonen wurden Mahlzeiten per Essensbon über Foodstände abgegeben.

Kurzfristige Änderungen der Personenzahlen, besonders beim Zivilschutz, führten zu deutlichen Mengenanpassungen. Auch die Uhrzeiten und Orte der Verpflegung mussten täglich infolge des wechselnden Programms und der verschiedenen Strecken immer exakt erhoben und laufend aktualisiert werden. Die Verteilung an 25 Standorte erfolgte mit Fahrzeugen des Zivilschutzes. Wegen der Sperrungen gestaltete sich die zeitgerechte Lieferung auch für das LOK als herausfordernd. Die Streckenposten wurden teilweise ungenügend instruiert, was zu punktuellen Problemen bei der Verpflegung führte.

Aufgrund des erhöhten Bedarfs und unvorhergesehener Zusatzbedarfe lagen die Gesamtkosten etwa 20 % über Budget (z.B. Antidoping, Mixed-Zone, Armee und Zivilschutz). Die flexible und engagierte Zusammenarbeit mit Partnern war entscheidend für den Projekterfolg.

### **Gesamtlogistik**

Ein zentrales Problem stellte die Informationsbeschaffung aus den verschiedenen Teilprojekten und von externen Partnern im Vorfeld des Events dar. Zudem war das Material zu Beginn auf den Lagerflächen aufgrund von zeitgleichen Anlieferungen und nicht einheitlichen Beschriftungen unsortiert. Dies führte zu einem Mehraufwand für eine strukturierte Materialzuordnung. Die spontanen Transportanfragen während des Events kamen erschwerend hinzu. Diese stellten insbesondere Planzer vor Herausforderungen, da deren regulärer Betrieb parallel weiterlief. Dank flexibler Planung und der Bereitschaft zu Wartezeiten konnten dennoch alle Transporte durchgeführt werden.

## **8.3 ERKENNTNISSE**

### **Energie- und Stromversorgung**

Eine Strombedarfsplanung muss durch ein dediziertes Energie-Koordinationsteam zentral konzipiert und umgesetzt werden. Der gravierende Ausfall am TV Compound zeigte, dass eine autarke und redundante Stromversorgung, inklusive mit fossilen Brennstoffen betriebener Notstromaggregate, bei systemkritischer Infrastruktur verbindlich eingeplant und finanziell abgesichert sein muss. Das Risiko für Schadenersatzzahlungen bei einem Stromausfall infolge der verletzten TV-Rechte-Vereinbarungen ist beträchtlich.

Es muss zudem geklärt werden, wie bei Sportgrossanlässen eine solche unterbruchsfreie, redundante Stromversorgung mit allfälligen übergeordneten Prinzipien (Umweltschutz, Nachhaltigkeit) in Einklang gebracht werden kann.

### **Accommodation - Hotelunterbringung**

Die Zusammenarbeit mit Kuoni Tumlare war trotz finanzieller Mehrkosten die richtige Entscheidung. Sie brachte Komfort für Gäste, reduzierte Risiken für das LOK und stärkte Zürichs Image als Eventstadt. Die Kooperation zwischen Kuoni Tumlare und Zürich Tourismus wird künftig ausgebaut. Die erarbeitete Plattform und Erfahrung sollen weiteren Veranstaltern dienen. Die Hotellerie in und um Zürich sammelte wichtige Erfahrungen mit einem neuen Gästesegment.

### **Akkreditierung**

Die Entfernung zwischen Akkreditierungszentrum und Haupteventort war für das LOK nicht optimal. Ein zentraler gelegener Standort hätte Vorteile mit sich gebracht, auch wenn dies eine schlechtere Erreichbarkeit für die Delegationen mit den Fahrzeugen zu Folge gehabt und nicht den Anforderungen der UCI entsprochen hätte. Die benötigten Flächen des Akkreditierungs- und Klassifizierungszentrums hätten seitens der UCI früher verbindlich bestätigt werden müssen.

## **Volunteering**

Die Swiss Volunteers-Plattform funktionierte gut, zeigte aber programmiertechnisches Optimierungspotenzial (z.B. Einsatzfilter, Rückmeldefunktion, bessere Kontaktdatenstruktur, Mehrsprachigkeit, Barrierefreiheit, Pflichtfelder). Für ein erfolgreiches Volunteering sind eine frühzeitige Kommunikation, gezielte Anreize für schwierige Einsätze, ein klarer Kontaktfluss und stärkere Betreuung unerlässlich.

Die Betreuung von Volunteers mit Behinderungen gelang in der frühen Phase gut – individuelle Abklärungen und passgenaue Einsätze waren möglich. In der intensiven Endphase vor dem Event war dies aufgrund des hohen operativen Drucks nicht mehr gewährleistet. Eine frühzeitige Anmeldung ist essenziell, um eine gezielte Betreuung sicherzustellen.

## **Gesamtlogistik**

Eine gute Vorbereitung des Personals der Transportfahrzeuge auf Streckenzugänge ist elementar. Die dafür benötigten Informationen waren zwar im GIS-Browser verfügbar, wurden aber nicht konsequent genutzt. Eine unerwartete Hürde stellte sich durch fehlende Zufahrtsberechtigungen oder nicht möglichen Querungen über Rennstrecken, was zu Verzögerungen führte. In Abstimmung mit der Kantonspolizei konnten für einen Teil der Fahrzeuge Sondergenehmigungen organisiert werden.



Flurina Rigling holt sich die zweite «Zürcher» Goldmedaille im WC2-Strassenrennen.



Fabian Recher feiert seine Silbermedaille im MH4-Zeitfahren.



Sandra Fuhrer gewinnt bei ihrer WM-Premiere die Bronzemedaille im WH4-Strassenrennen.

## 9 SICHERHEIT

Die Gewährleistung der Sicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe des Staates, die durch Kanton und Stadt (Kantonspolizei und Stadtpolizei) geplant, durchgeführt und umgesetzt wurde. Aus Gründen der Vertraulichkeit geht dieser Bericht auf die durch die staatlichen Organe zu erfüllenden Aufträge und deren Umsetzung nicht näher ein. Sowohl die Kantonspolizei als auch die Stadtpolizei, die hervorragend zusammenarbeiteten, haben eigene, nicht öffentliche Debriefings und Berichte erstellt.

In Zusammenarbeit mit den Behörden war das LOK für einzelne Aufgaben zuständig, die es als Veranstalter zu verantworten hatte (vgl. Rennsicherheit, Sicherheit innerhalb der Fanzonen usw.). Weiter war das LOK bei einzelnen Planungs-, Koordinations- und Durchführungsaufgaben beratend involviert oder koordinierte beispielsweise im Bereich der Kommunikation zu den Verkehrsmassnahmen. Zudem war das LOK während der Veranstaltungen in der Einsatzleitzentrale und im Krisenstab vertreten.

Während der Renntage erfolgte die Einsatzführung unter der Leitung der Kantonspolizei Zürich in einer Gesamteinsatzleitungsorganisation (GEL-Organisation). Im GEL-Stab waren alle Blaulichtorganisationen sowie das LOK vertreten.

Aus polizeilicher Sicht verlief Zürich 2024 friedlich. Die sichtbare Präsenz der Polizei trug zu einem gesteigerten Sicherheitsgefühl bei. Erwähnenswert ist zudem die gute Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt sowie mit den weiteren Blaulichtorganisationen.

## 10 VERKEHR

Zürich 2024 stellte Stadt und Kanton Zürich vor grosse verkehrstechnische Herausforderungen. Die Streckenführung führte zur Abtrennung ganzer Gebiete vom Umland, darunter auch Hauptverkehrsachsen. Alle Verkehrsarten waren betroffen. Besonders einschneidend waren die Einschränkungen in Zürich-Ost, wo 55'000 Menschen wohnen und 50'000 arbeiten und wo viele Spitäler und Gesundheitsinstitutionen angesiedelt sind. Im Vorfeld fehlten Erfahrungswerte für einen Event dieser Grössenordnung.

### 10.1 PLANUNGSPHASE VERKEHRSKONZEPT

#### **Stadt Zürich**

Die verkehrliche Planung des Anlasses erstreckte sich über mehrere Jahre. Die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich (DAV) erarbeitete gemeinsam mit dem LOK Lösungen für die verkehrliche Erschliessung der Bevölkerung und des lokalen Gewerbes. Der Stadtrat verabschiedete das erstellte Verkehrskonzept, das Anfang 2023 öffentlich ausgeschrieben und im Rahmen einer Medieninfoveranstaltung kommuniziert wurde. 68 Rekurse wurden nach individuellen Lösungsangeboten zurückgezogen.

#### **Kanton Zürich**

Zwischen Februar und Mai 2022 wurden alle betroffenen Gemeinden durch den Kanton und den Verein kontaktiert. Sämtliche Gemeinden erteilten bis September 2022 die Durchfahrtsbewilligung. Dies bildete die Basis für das Verkehrskonzept des Kantons. Die Kantonspolizei verfügte alle im «Massnahmenkonzept Verkehr» aufgeführten Verkehrsanordnungen (Streckensperrungen, Fahrverbote, vorgelagerte Aufhebung von Parkplätzen auf den Strecken usw.), auch wenn diese Gemeindestrassen betrafen. Die Kantonspolizei bearbeitete deshalb sämtliche Rekurse (ausgenommen jene in der Stadt Zürich).

Auf Basis der vollständigen Durchfahrtsbewilligungen erteilte das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich am 22. November 2022 eine einstweilige Bewilligung zur Durchführung von Zürich 2024. Im August 2024 erfolgte die definitive Bewilligung.

## 10.2 KONZEPT UND ZIELE

### Zusammenarbeit Kanton und Stadt

Die Zusammenarbeit aller Beteiligten – Kantonspolizei, DAV und LOK – war eng und lösungsorientiert. Ab März 2022 fanden rund 1'500 Stakeholder-Kontakte statt, ergänzt durch sieben Informationsveranstaltungen in den Gemeinden im Frühling 2024. Eine grosse Herausforderung war die Abstimmung unterschiedlicher Prozesse und Sperrzeiten zwischen Stadt und Kanton. Dank des GIS-Browsers der alle Strecken- und Sperrinformationen visualisierte, konnten insbesondere in der Schlussphase viele Rückfragen effizient beantwortet werden.

### Stadt Zürich

Das städtische Verkehrskonzept in Zürich-Ost verfolgte mehrere Ziele:

1. **Aufrechterhaltung des täglichen Lebens**
2. **Stabile Verkehrssituation:** Ein Verkehrskollaps sollte vermieden werden und die Strassen während der Nacht frei zugänglich sein.
3. **Grösstmögliche Verkehrssicherheit:** Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hatte oberste Priorität.
4. **Grösstmögliche verkehrliche Erschliessung:** Durch die Öffnung von Einbahnstrassen im Gegenverkehr an der Rennstrecke und spezielle Notfall-Querungsstellen wurde sichergestellt, dass die Rettungsdienste sowohl im Rahmen des Rennbetriebs wie auch für Notfälle im privaten Bereich schnellstmöglich durch das Gebiet gelangen konnten.
5. **Umsetzbarkeit und Akzeptanz des Verkehrskonzepts:** Aufgrund der Komplexität und des Ressourcenaufwands stellte die Umsetzung des Verkehrskonzepts eine Herausforderung dar. Die Akzeptanz des Konzepts bei den Verkehrsteilnehmenden war ein wichtiger Faktor, der durch Anpassungen und individuelle Lösungen bei besonderen Mobilitätsbedürfnissen gefördert werden sollte.

Mit den nachfolgenden Massnahmen wurden die verkehrlichen Einschränkungen für die Stadt, die Bevölkerung und das Gewerbe so gering wie möglich gehalten:

1. Stakeholder-Kommunikation: Individuelle Anliegen aus der Bevölkerung wurden auch individuell telefonisch, schriftlich oder auch physisch vor Ort durch Fachpersonen geklärt. Zusätzlich wurden zahlreiche Informationsveranstaltungen organisiert.
2. Öffentlichkeitskommunikation: Die umfassende Öffentlichkeitskommunikation zielte darauf ab, die Bevölkerung frühzeitig zu sensibilisieren und das Verkehrsaufkommen zu verringern.
3. Senkung des Verkehrsaufkommens: Lichtsignalanlagen und Wechseltextanzeigen auf Autobahnen leiteten den Verkehr grossräumig um Zürich herum, was das Verkehrsaufkommen innerhalb der Stadt spürbar senkte.
4. Funktionalität des Verkehrssystems: Baustellen wurden im betroffenen Renngelände zurückgebaut oder gestoppt, Einbahnstrassen geöffnet und ein geordneter Verkehrsfluss in Zürich-Ost sichergestellt.
5. Querungsstellen: Es wurden auf Stadtgebiet insgesamt 27 Querungsstellen eingerichtet, die auch während der Rennen unter Anweisung von Verkehrsdiensten gequert werden konnten.
6. Engpasssteuerung: Auf der Trichtenhausenstrasse wurde neben dem Bus auch der MIV zeitweise zugelassen.
7. Massnahmen in stark betroffenen Gebieten: Für die Anwohner:innen in Witikon wurden zusätzliche Parkplätze und kostenlose Parkkarten für die Blaue Zone bereitgestellt.

## Kanton Zürich

Das kantonale Verkehrskonzept verfolgte neben der Sicherstellung des störungsfreien Rennbetriebs mehrere Ziele:

1. Sicherstellen und Aufrechterhalten von Rettungsachsen für Sanität, Feuerwehr, Polizei und andere Notfahrten (z.B. Bluttransporte).
2. Verkehrssicherheit ist gewährleistet.
3. Funktionsfähiger Verkehr für Gewerbetreibende und Logistik.
4. Verkehrssystem ist störungsresistent.
5. Verkehrsspitzen bleiben bewältigbar.
6. Fokus auf Fuss- und Veloverkehr in Rennnähe.
7. ÖV-Angebot wird mittels Ersatzmassnahmen aufrechterhalten.
8. Entsorgung und Reinigung des öffentlichen Grundes bleiben gewährleistet.

## 10.3 KOMMUNIKATION UND STAKEHOLDER-MANAGEMENT

Die Verkehrsanordnungen brachten je nach Renntag und Rennprogramm in der Stadt Zürich und in den betroffenen Regionen des Kantons teils stark spürbare Einschränkungen des Verkehrs mit sich. Deshalb war eine frühzeitige und umfassende Kommunikation notwendig. Alle sachdienlichen Informationen (Verkehrsführungen, Fahrpläne, Servicehinweise usw.) mussten zur richtigen Zeit in der richtigen Form für alle Anspruchsgruppen aktuell und faktisch korrekt über die verfügbaren Kommunikationskanäle und -plattformen redundant abrufbar oder verteilbar sein. Ergänzend dienten einzelne Kanäle spezifisch dazu, mit betroffenen Anspruchsgruppen in direkten Dialog zu treten. Um die Informationsaufbereitung und -verteilung sicherzustellen, wurde eine Kommunikationsgruppe zum Thema Verkehr gegründet.

### Umsetzung und Plattformen

Für die Gesamtkommunikation Verkehr traten Kanton, Stadt und LOK als eine Einheit auf. Die Botschaften lauteten:

- Zürich 2024: «Together we ride – am besten ohne Auto»
- Zürich 2024: «Together we ride – am besten auf dem Velo»
- Zürich 2024: «Together we ride – am besten mit dem ÖV»

Die offizielle Eventwebsite wurde als zentrale Informationsplattform und -drehscheibe mit allen übrigen Informationsplattformen verlinkt (z.B. GIS-Browser des Kantons). Dieser Auftritt wurde mit der Byline «VERKEHR»/«TRAFFIC» sowie einer dedizierten URL [www.zurich2024.com/verkehr](http://www.zurich2024.com/verkehr) ergänzt.

### Kommunikation Verkehr Stadt Zürich

Eine zusätzliche Arbeitsgruppe «Kommunikation Verkehr Stadt Zürich» unter Leitung des städtischen Koordinators koordinierte die Kommunikation zwischen DAV, VBZ, Entsorgung + Recycling, Stadtpolizei und Schutz & Rettung. Die Kommunikationsmassnahmen starteten im Januar 2023 mit einer Medienkonferenz und umfassten diverse Informationsmittel wie Flyer, Broschüren, Social Media, Plakate und eine Hotline. Zudem fanden über 120 protokollierte Stakeholder-Meetings, zahlreiche öffentliche Veranstaltungen und mehr als 1'200 Direktberatungen durch DAV, LOK und den Kanton statt.

Zusammen mit dem LOK führte die Stadt Zürich schon im Jahr 2023 in der Innenstadt, im Seefeld und in Witikon Informationsveranstaltungen durch, um die Bevölkerung über Zürich 2024 und deren Verkehrsauswirkungen zu informieren. Zusätzlich fanden Veranstaltungen bei Gewerbeverbänden, Schulkreisen usw. statt. Darüber hinaus wurden in zwei Wellen (Juni und August 2024) insgesamt rund 100'000 Infoschreiben in den betroffenen Gebieten (Kreis 1, 7, 8, 11, 12) postalisch verteilt.

### **Kommunikation Verkehr Kanton Zürich**

Seitens Kanton wurden Vorlagen mit Informationen für die Bevölkerung inklusive Grafiken, Kartenmaterial und Textbausteinen pro Gemeinde aufbereitet. Das ganze Informationspaket wurde Mitte April 2024 an alle Gemeinden versendet. Im Mai folgten für einzelne Gemeinden aktualisierte Unterlagen.

Bereits Ende Oktober 2023 wurde in Küsnacht eine Informationsveranstaltung für sämtliche Gemeindevertreter:innen organisiert. Die Mehrheit der Gemeinden war an dem Anlass vertreten. Von März bis Juli 2024 folgten auf Wunsch einzelner Gemeinden sieben Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung: Maur, Küsnacht, Zumikon, Zollikon, Mönchaltorf, Erlenbach, Fällanden.

Von März 2022 bis September 2024 fanden insgesamt 350 Kontakte mit Stakeholdern statt (Telefonate, Online-Besprechungen, Sitzungen vor Ort und Begehungen). Ab September 2024 wurden die telefonischen Anfragen von Stakeholdern und Bürger:innen an die kantonalen Stellen hauptsächlich von der Medienstelle der Kantonspolizei bearbeitet.

### **Gemeinden**

Die Gemeinden konnten die Vorlagen mit Informationen für die Bevölkerung für ihren eigenen Gebrauch anpassen. Einige erstellten auf Eigeninitiative informative Inhaltsseiten auf ihren jeweiligen Websites, die sie laufend aktualisierten. Einzelne Gemeinden entschieden sich dafür, zusätzlich zur offiziellen Hotline des LOK eine gemeindeeigene Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse zu publizieren, über die sich die Bewohner:innen mit spezifischen Fragen an die Gemeinde wenden konnten.

### **Spitäler und Gesundheitseinrichtungen**

Im Rahmen des Stakeholder-Managements wurde zusätzlich eine Kommunikationsgruppe Gesundheitseinrichtungen gegründet. Im Frühling und Sommer 2024 fanden zwei Sitzungen der Koordinatorin Kanton und der DAV-Kommunikation mit den Kommunikationsverantwortlichen der Spitäler statt, um sich auszutauschen. Die Kommunikation der DAV belieferte die Zielgruppe laufend mit aktuellen Informationen.

### **Hotline**

Eine wesentliche Massnahme war die Einrichtung einer LOK-Hotline mit eigener Telefonnummer. Die Hotline hatte zum Zweck, Verkehrsanfragen zu bearbeiten und die Einsatzleitzentrale der Blaulichtorganisationen zu entlasten. Das LOK konnte dabei mit Zürich Tourismus zusammenarbeiten und deren Callcenter im HB Zürich nutzen. Ab dem 21. August 2024 war die Hotline in Betrieb. Bis zum Ende von Zürich 2024 konnten rund 5'000 Anfragen telefonisch sowie mehrere hundert E-Mails schriftlich beantwortet werden. Betrieben wurde die Hotline während der Veranstaltung durch Volunteers sowie Angehörige des Zivilschutzes.

### **GIS-Browser Kantonspolizei Zürich**

Geodaten der kantonalen Verwaltung werden im Rahmen des Geografischen Informationssystems (GIS-ZH) verarbeitet. Die Kantonspolizei Zürich entwickelte auf dieser Basis ein Kartentool, das mit einem Zeitregler ergänzt wurde und die Verkehrsanordnungen (Sperrungen, Umleitungen usw.) für jede Adresse in betroffenen Perimetern Tag für Tag sichtbar und abrufbar machte.

## **10.4 ÖFFENTLICHER VERKEHR**

Das Ziel bei der Planung von Zürich 2024 war es, die Erreichbarkeit mittels ÖV aufrechtzuerhalten oder alternative Reisewege aufgrund der Strassensperrungen anbieten zu können. Für das Eliterennen der Frauen und Männer am 28. und 29. September 2024 wurde das Eventverkehrskonzept analog zu anderen Grossanlässen in der Stadt Zürich erarbeitet, jedoch mit einem ausgeweiteten Perimeter. Zusätzlich wurde der Fernverkehr in Richtung Baden, Aarau, Olten und Bern mit erhöhter Kapazität geplant.

Das im Kanton Zürich umgesetzte öffentliche Verkehrskonzept verlief planmässig. Trotz einzelner

Verspätungen im Busbetrieb aufgrund von Ausweichverkehr konnten die Anschlussverbindungen grösstenteils gewährleistet werden. Die ZVV-App funktionierte zuverlässig, und alle täglichen Anpassungen wurden erfolgreich angezeigt.

Die Durchführung auf dem VBZ-Liniennetz funktionierte im Grossen und Ganzen wie geplant. Der Fahrplan konnte bis auf wenige Ausnahmen eingehalten werden. Aus Kundensicht war Zürich 2024 einer der grössten und schwerwiegendsten verkehrlichen Eingriffe überhaupt. Während des ganzen Anlasses zeigten die VBZ eine hohe Personalpräsenz auch an weniger bekannten Haltestellen. Dies wurde von den Fahrgästen geschätzt und positiv wahrgenommen.

## 10.5 SUBPROJEKTE

### **Forchautostrasse/«Itschnacher Kreuzung»**

Die Strecken auf dem Rundkurs mussten während der Rennzeiten von Mittwoch bis Sonntag tagsüber durchgängig gesperrt werden. In dieser Zeit gab es für den motorisierten Individualverkehr nur zwei Einfahrtsmöglichkeiten in das städtische Binnengebiet Zürich-Ost: auf Kantonsgebiet via Forchautostrasse (A52) an der Itschnacher Kreuzung und auf Stadtgebiet via Seestrasse.

Die Hauptziele des geregelten Zufahrtssystems bestanden darin, dass möglichst wenig Verkehr in das geschlossene Binnengebiet gelangte, den Verkehr zu kontrollieren und sicherzustellen, dass möglichst nur autorisierte Personen und Gewerbetreibende Zugang erhalten. Auf der Website des Kantons Zürich konnten Verkehrsteilnehmende via Online-Formular eine Zufahrtsbewilligung als PDF-Dokument zum Download beantragen. Im Vorfeld und während des Anlasses verfügten über 30'000 Fahrzeuge über eine solche Zufahrtsbewilligung.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten am ersten Tag aufgrund der neuen Verkehrsführung spielte sich das System schnell ein. Es zeigte sich, dass die Reduzierung für das Verkehrskonzept in der Stadt absolut erforderlich war. Dies wurde unter anderem dadurch bestätigt, dass der Verkehrsfluss innerhalb des City Circuit am ersten Tag gemäss Rückmeldung der DAV punktuell an seine Grenzen stiess. Alles in allem funktionierte das Konzept der Itschnacher Kreuzung gut.

### **Bauliche Massnahmen und Signalisation**

An und auf den Rennstrecken mussten je nach Situation temporäre bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Bei der Streckenfestlegung bzw. im Abnahmeprozess mit der UCI wurde definiert, welche Verkehrsinseln aus Gründen der Rennsicherheit temporär entfernt werden mussten, insbesondere im Bereich der Zieleinfahrt, in allen Abfahrten sowie bei gefährlichen und unübersichtlichen Bereichen auf dem City Circuit. Weiter wurden Parkplatzbegrenzungen aufgehoben, Rampen bei Trottoir-Übergängen erstellt sowie Ersatzparkplätze und Zufahrten oder temporäre Baupisten für isolierte Gebiete oder Fussgängerübergänge gebaut.

Auf Stadtgebiet lag zudem die Schienenabdeckung auf dem Limmatquai und an den beiden Querungsstellen auf der Quaibrücke und beim Kunsthaus im Fokus. Das System wurde von den VBZ entwickelt und laufend mit dem LOK abgestimmt. Die UCI bewilligte schliesslich das System mit geklebten Metallplatten, was für die Athlet:innen ideal und für alle Rennen beständig war. Die VBZ und das TAZ stellten den laufenden Unterhalt während der Rennen sicher.

Zu den baulichen Massnahmen gehörte auch das Aufstellen von Infotafeln und Verkehrsschildern, auf denen die Verkehrseinschränkungen täglich aktualisiert wurden. Weitere, kurzfristige Aufgaben waren ausserdem die Strassenreinigung, die aufgrund des Herbstwetters von Mittwoch bis Sonntag eine grosse Herausforderung darstellte, und die Entfernung von Strassenbemalungen mit sexistischen und rassistischen Botschaften.



Franziska Matile-Dörig belohnt sich mit Silber im WC4-Strassenrennen.



Fabian Recher überquert im WH4-Strassenrennen als Dritter die Ziellinie am Sechseläutenplatz.

## 10.6 ERKENNTNISSE

Trotz anfänglicher Kritik verlief die Umsetzung des Verkehrskonzepts erfolgreich. Die Bevölkerung reagierte flexibel und wich auf alternative Routen, Verkehrsmittel oder Homeoffice aus, wodurch der teilweise prognostizierte Verkehrskollaps verhindert wurde.

Die tägliche Anpassung der Verkehrsinfrastruktur war komplex und erforderte fortlaufende Nachkontrollen und Anpassungen. Die Einführung einer Sperrzeitentabelle mit farblich gekennzeichneten Phasen (Grün, Gelb, Orange und Rot) erleichterte den Zugang zu gesperrten Strassen für Anwohner:innen und Gewerbetreibende. Notfallquerungen wurden frühmorgens und abends für den Individualverkehr geöffnet. Für zukünftige Grossanlässe wird empfohlen, alle relevanten Abteilungen von Anfang an in die Streckenplanung einzubeziehen. Dies soll z.B. innerhalb der Stadt sicherstellen, dass die DAV als Verantwortliche für die Verkehrsführung genügend Handlungsspielraum hat, um das Verkehrskonzept reibungslos umzusetzen.

Die zahlreich aufgestellten Verkehrsinformationen auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf der Autobahn A3 im Vorfeld des Anlasses zeigten gute Wirkung. So gab es z.B. auf der A52 auch nach Inbetriebnahme des Itschnacher Konzeptes bedeutend weniger Pendlerverkehr, was sich positiv auf den Stau bei der Kreuzung auswirkte. Ein ähnliches Bild ergab sich an der Seestrasse. Hingegen war der Detaillierungsgrad der Umleitungs-Signaletik an einzelnen Stellen – u.a. auch in den Gemeinden – ungenügend oder sie führte aufgrund zu vieler Informationen zu Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmenden. Entsprechende Anpassungen wurden daraufhin umgehend umgesetzt.

Die Definition der Notfallquerungen auf Kantonsgebiet hat sich bewährt. Die Blaulichtorganisationen konnten bei dringlichen Einsatzfahrten schnell und gesichert die Rennstrecken queren oder befahren.

Der Pilotversuch zur Integration von Streckensperrungen in Navigationssysteme zeigte die begrenzte Steuerbarkeit externer Anbieter. Während Apple Maps und Waze die Daten korrekt verarbeiteten, scheiterte Google Maps trotz intensiver Koordination. Viele Verkehrsteilnehmende verlassen sich stark auf diese Tools, was bei unvollständiger Darstellung zu Problemen führte.

Das für Zürich 2024 in Zusammenarbeit mit Viasuisse verwendete Tool Traff-X wird auch in Zukunft eingesetzt. Die Gemeinde Urdorf ZH, auf deren Gebiet einer der neuralgischen Streckenabschnitte des Nationalstrassennetzes liegt, verwendet dieses Tool seit Mitte 2025 für ihr Verkehrsmanagement bei erhöhtem Durchgangsverkehr infolge Staus auf der Autobahn und bei Anlässen mit Verkehrsmassnahmen.

## 11 GESAMTFAZIT

Zürich 2024 war in vielen Belangen Pionierarbeit. Die gleichzeitige Integration zweier Weltmeisterschaften, der hohe Anspruch an Inklusion und Nachhaltigkeit sowie der urbane Austragungsort führten zu einem Veranstaltungsformat ohne direktes Vorbild. Strategisch zeigte Zürich 2024, dass Grossanlässe mit integrativem Anspruch möglich sind. Die operative Realität offenbarte jedoch Schwächen bei Budgetplanung, Kommunikation und Ressourcensteuerung. Empfehlungen: realistische Budgetierung mit ausreichenden Reserven, klare Governance-Strukturen, Priorisierung der Kommunikation, ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie und langfristige Stakeholder-Bindung.



Die Flaggen von Zürich 2024 in der Zürcher Altstadt.