



Schlussbericht zuhanden der Regierung des Kantons Graubünden

Olympische Winterspiele Milano Cortina 2026

Verfasser:	Marco Steck (Koordinator)
Mitverfasser:	Andrea Mittner (EA Polizei); Rafael da Silva (EA Verkehr); Marcel John (EA Verkehr); Guglielmo Borracci (EA Milano Cortina); Ramona Tiefenthal (EA Kommunikation); Claudia Jann (EA Kommunikation)
Datum:	28. April 2026
Version:	1.5
Genehmigt durch:	Regierung Kanton Graubünden
Genehmigt am:	05. Mai 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	AEK / Fazit Einsatzabschnitt Polizei.....	4
3	Auswertung Einsatzabschnitt Verkehr.....	7
4	Synthesebericht Einsatzabschnitt Milano Cortina.....	8
5	Fazit Einsatzabschnitt Kommunikation.....	10
6	Zusammenfassung und Fazit Projektkoordination.....	11
6.1	Zusammenfassung	11
6.2	Fazit.....	12
7	Anhang	13
7.1	Kostenzusammenstellung	13
7.2	Organisationsstruktur	14

1 Ausgangslage

Die Olympischen Winterspiele 2026 Milano Cortina fanden vom 6. bis 22. Februar 2026 in Norditalien statt. Einzelwettbewerbe fanden unter anderem an den Austragungsorten Livigno (I) und Bormio (I) in der Nähe der Schweizer Grenze statt. Aufgrund seiner geografischen Nähe war der Kanton Graubünden direkt von den Auswirkungen dieses grossen internationalen Ereignisses betroffen.

Bereits im Vorfeld der Veranstaltung war damit zu rechnen, dass ein Teil der Zuschauer aus Nord- und Osteuropa über das Gebiet des Kantons Graubünden an- und abreisen würden. Die Hauptverkehrsströme konzentrierten sich auf die Routen über den Ofenpass und durch den Tunnel Munt la Schera, welcher aufgrund seiner infrastrukturellen Gegebenheiten einen Verkehrsengpass darstellt.

In den Wintermonaten belasteten der Individualtourismus, der Ferienverkehr und die Wochenendspitzen die Verkehrsinfrastruktur im Engadin, respektive auf den Zufahrtsachsen nach Livigno / Bormio (I), in den vergangenen Jahren ohnehin regelmässig stark.

Vor diesem Hintergrund wurde frühzeitig erkannt, dass koordinierte, abteilungsübergreifende Massnahmen erforderlich sein würden, um einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss während den Olympischen Winterspielen 2026 zu gewährleisten. Die Regierung des Kantons Graubünden richtete zu diesem Zweck eine spezielle Organisationsstruktur ein, welche die Planung, Koordination und Umsetzung der notwendigen Massnahmen sicherzustellen hatte.

Ziel dieser Organisation war es, die Verkehrsströme zu steuern, kritische Infrastrukturen zu entlasten, die Zusammenarbeit mit den italienischen Behörden sicherzustellen und die Information der Öffentlichkeit und der Medien zu gewährleisten. Gleichzeitig musste die Organisation in der Lage sein, flexibel auf ausserordentliche Ereignisse zu reagieren – insbesondere auf wetterbedingte Einschränkungen oder kurzfristige hohe Verkehrsaufkommen.

Die im Anhang unter Punkt 7.2 ersichtliche Organisationsstruktur diene als Grundlage für die operativen Vorbereitungen und die koordinierte Bewältigung der verkehrs- und sicherheitstechnischen Herausforderungen im Zusammenhang mit den Olympischen Winterspielen 2026.

In den nachfolgenden Kapiteln 2 bis 5 sind die individuellen Auswertungen der zuständigen Einsatzabschnittverantwortlichen festgehalten. Die Auswertung des Einsatzes erfolgte in der durch die verantwortliche Organisation üblichen und bewährten Art und Weise.

2 AEK / Fazit Einsatzabschnitt Polizei

Polizei		
Aussage	Erkenntnis	Konsequenz
<p>Die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes stützte sich auf die Zahlen / Informationen, welche wir aus Italien erhalten haben. Zudem stützte sich das Konzept auf die polizeilichen Erfahrungen bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, schlechter Witterung und dem Wissen, dass die Verkehrsachsen im grenznahen Italien (Lombardei) sowie in der Region Engiadina in der Hochsaison oft überlastet sind. Dies aufgrund des Ferienverkehrs, Veranstaltungen, Grenzgängerverkehrs, etc.</p>	<p>Aufgrund dieser fundierten Kenntnisse wurde das polizeiliche Verkehrskonzept entsprechend geplant und umgesetzt. Lagebedingte Anpassungen erfolgten während dem Anlass laufend durch die Einsatzleitung Polizei.</p>	<p>Das erarbeitete Verkehrskonzept hat funktioniert und hätte auch bei längeren schlechten Witterungsverhältnissen mit hohem Verkehrsaufkommen, sowie bei anderen unvorhergesehenen Ereignissen funktioniert. Der personelle und materielle Mitteleinsatz war ausreichend und zweckmässig.</p> <p>Planung / Einsatz wäre wieder so aufzugleisen / umzusetzen.</p>
<p>Verbindungsperson (Front) Schweiz / Italien des EA-Polizei wurde für alle Einsatzabschnitte gebraucht und eingesetzt.</p>	<p>Dank der guten Vernetzung der Verbindungsperson Kapo – Italien, mit den italienischen Behörden, war ein Austausch mit den italienischen Behörden "unkompliziert". Auftretende Fragen und Problematiken konnten rasch, direkt gelöst werden. Dies war zudem für alle EA sehr nützlich.</p>	<p>Eine Verbindungsperson zum Ausland, welche die Gegebenheit des Nachbarlandes kennt, ist unabdingbar. Dies beim Erarbeiten, sowie bei der operativen Umsetzung der Konzepte. Diese Funktion ist für alle EA (EA-Verkehr / EA Kommunikation / EA Polizei) von grosser Bedeutung.</p>
<p>Die Vorbereitungsarbeiten waren sehr intensiv. Mit zahlreichen internen Arbeitssitzungen / Erstellen einer Bedrohungsmatrix, Eventualplanungen etc. wurde der Einsatz in Berücksichtigung aller möglichen Gegebenheiten geplant. Die Zusammenarbeit mit Partnern / Gemeinden wurde dabei stets mitberücksichtigt.</p>	<p>Eine gründliche interne Planung bildet das Fundament für die glaubwürdige Umsetzung und die Zusammenarbeit mit den Partnern.</p>	<p>Aufwand dazu ist auch für zukünftige Einsätze dieser Art einzuplanen.</p>

GVG-Feuerwehr		
Aussage	Erkenntnis	Konsequenz
<p>Rasche Abklärung im Tunnel Munt La Schera – Informationsbeschaffung und mögliche Erstintervention bei Panne und Brand durch ein Pikettelement vor Ort.</p> <p>Gemäss Sicherheitsbericht NABLA wurde eine Pikettstellung empfohlen, um das Konzept im Tunnel umzusetzen (gleichzeitig bis 3 Busse im Tunnel).</p>	<p>Mit dem Pikettbestand von drei AdF (Angehörige der Feuerwehr) während der Fahrzeiten des Busverkehrs (ÖV) waren wir für diese Massnahme gut aufgestellt. Das Verkehrsaufkommen fiel geringer aus als erwartet. Der Verkehr lief ohne Probleme, das Pikettelement musste nie eingesetzt werden. Die Ausbildung der Buschauffeure sowie das konsequente Einhalten der vorgegebenen Abstände im Tunnel wurden sehr gut umgesetzt und trugen wesentlich zur Sicherheit bei. Auch die Überwachung mittels der zahlreichen Kameras im Tunnel funktionierte einwandfrei und hätte für eine erste Beurteilung bereits ausgereicht.</p>	<p>Aus heutiger Sicht war der Aufwand für das Pikett vor dem Tunnel überdimensioniert. Mit rechtzeitig verfügbaren, verlässlichen Verkaufszahlen aus Italien hätte aus Sicht der Feuerwehr auf das Pikett verzichtet werden können.</p>
<p>Länderübergreifende Zusammenarbeit / Unterstützung der Feuerwehr durch die italienische Feuerwehr im Brandfall entscheiden für den Einsatzerfolg (Zweiseitenangriff)</p>	<p>Die Zusammenarbeit mit Italien war von Beginn an zäh und sehr zeitintensiv. Die schriftliche Bestätigung erhielten wir erst spät – vermutlich nur, weil Italien auf unsere Zusage zur Durchfahrt mehrerer Busse durch den Tunnel Munt la Schera angewiesen war. Die geplante gemeinsame Ausbildung konnte aufgrund der verspäteten Rückmeldung nicht stattfinden. Hinzu kamen hohe Anforderungen bezüglich Kommunikation (Sprache und Mittel) sowie ein ungünstig terminierter Kommandowechsel auf italienischer Seite. Vor Ort funktionierte die Zusammenar-</p>	<p>Aus Sicht der Feuerwehr Graubünden muss die Unterzeichnung der länderübergreifenden Vereinbarung nun konsequent vorangetrieben werden, damit eine verlässliche und langfristige Zusammenarbeit gewährleistet ist und dadurch eine Verbesserung der Sicherheit im Tunnel Munt la Schera erreicht werden kann. Die Alarmierungswege müssen effizient sein, da im Ereignisfall jede Minute zählt.</p>

	<p>beit gut, und mit dem Zwei-seitenangriff waren die notwendigen vorsorglichen Massnahmen gewährleistet.</p> <p>Es ist jedoch zu erwarten, dass die länderübergreifende Zusammenarbeit nicht nachhaltig aufrechterhalten wird und damit auf dem Stand des Staatsvertrages von 2014 verbleiben wird.</p>	
--	--	--

Sanität		
Aussage	Erkenntnis	Konsequenz
Der Standort der Einsatzequipe beim Zollamt La Drossa erwies sich grundsätzlich als sinnvoll. Erstinterventionen in Richtung Zernez / Ofenpass / nördlicher Teil Tunnel erfolgen zeitnah.	Nicht optimal abgedeckt war hingegen der südliche Teil des Tunnelbereichs, insbesondere bei einem Szenario eines blockierten Tunnels, da die Zusammenarbeit mit dem italienischen Rettungsdienst nicht offiziell geregelt war.	Bei einem nächsten Einsatz ist ein zusätzlicher Sanitäts-Standort auf der Südseite zu prüfen oder es ist rechtzeitig eine offizielle grenzüberschreitende Vereinbarung zu erstellen. Ideal ist eine immer gültige Vereinbarung CH / I für diese Zusammenarbeit.

BAZG		
Aussage	Erkenntnis	Konsequenz
Sicherstellung und Gewährleistung der Zollabfertigung an der Grenze.	Der Warenfluss war uneingeschränkt möglich; die Abfertigung konnte an allen Zollstellen gewährleistet werden.	Der personelle Mitteleinsatz und die zeitliche Ausdehnung waren ausreichend und zweckmässig.
Verkehrsfluss und Rückstau an den Zollstellen.	Es gab keine Verkehrsbehinderungen infolge der Kontrolltätigkeit an der Grenze.	Die Mitarbeitenden setzten die Vorgaben des Einsatzbefehls lückenlos um.

Fazit:

Der Einsatz OWS 2026 der Blaulichtorganisationen konnte ohne nennenswerte Ereignisse / Probleme bewältigt werden. Die beim Tunnel Munt la Schera auf Pikett gestellte Feuerwehr, sowie die Sanität und der Abschleppdienst hatten keine Einsätze zu verzeichnen. Ohne diese Pikettstellung hätte das Tunnelkonzept gemäss Bericht NABLA nicht umgesetzt werden können.

Die Zusammenarbeit mit den diversen Partnern und Behörden in der Schweiz funktionierte sehr gut. Die Ansprechpersonen waren von Beginn an allen Beteiligten bekannt.

Es hat sich bewährt, dass sich die Partner im In- und Ausland mehrheitlich schon kannten. Bei Grossereignissen müssen, wie in diesem Fall zweckmässig erfolgt, die Verantwortlichen der verschiedenen Organisationen von Anfang an gemeinsam an einen Tisch sitzen.

Die Besprechungen / Verhandlungen für eine Unterstützung der Partner Feuerwehr und Sanität aus Italien, bei einem Ereignis in der Schweiz (Tunnel), erwiesen sich als sehr schwierig. Für die zukünftige grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Grenzraum von Feuerwehr und Sanität ist die aufgegleiste, jedoch leider noch nicht abgeschlossene, vertragliche Vereinbarung zwischen dem Kanton GR und Italien zwingend notwendig.

Verfasser EA Polizei Mittner

3 Auswertung Einsatzabschnitt Verkehr

Der EA Verkehr wurde durch die Co-Leitung von Marcel John (TBA) und Rafael da Silva (TBA) geleitet. Stellvertreter war Lukas Studer (AEV). Die Koordination und Organisation des öffentlichen Verkehrs, insbesondere das Zusatzangebot von Bus und Bahn, wurde von Lukas Studer an Sigi Lechner, Leiter Angebotsplanung Gebiet Ost von PostAuto AG delegiert. Ansprechpartner für die Nutzung des im Eigentum der Engadiner Kraftwerke befindlichen Munt La Schera Tunnels war der Stellvertretende Direktor Oliver Dürig.

Die Co-Leitung war so organisiert, dass Marcel John, Abteilungsleiter Strassenunterhalt TBA, die Schnittstelle zum Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität (DIEM) sicherstellte und das Park & Ride Konzept Landquart verantwortete, während Rafael da Silva, Chef Bezirk 4 TBA, die Kontakte zu den Gemeinden und den Engadiner Kraftwerken sicherstellte und sich für die Park & Ride Konzepte in Zernez und im Val Müstair, sowie für die operative Koordination zwischen sämtlichen Behörden und dem ÖV, den Schneeräumungsdiensten und Gemeinden verantwortlich zeigte. Lukas Studer, Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr im AEV, stellte für die Anliegen des Öffentlichen Verkehrs den Informationsfluss ins DIEM sicher und instruierte Sigi Lechner für die Zusatzangebote im ÖV.

Unterstützt wurde der EA-Verkehr durch das Verkehrsplanungsbüro B+S in Bern, welche das Parkierungskonzept überprüfte und final ausarbeitete.

Erkenntnisse:

Die Organisation hat sich bewährt. Sowohl Vorbereitung als auch Betrieb des Konzepts verliefen höchst effizient und kontrolliert. Die Zusammenarbeit war immer kameradschaftlich und unterstützend. Alle Herausforderungen wurden zielorientiert im Team gemeistert. Die Stimmung im Kernteam und die Zusammenarbeit mit den externen Partnern, EKW, Beförderungsunternehmen, Verkehrsdienste, etc. war immer fair und zielorientiert.

Durch den ausserordentlich hohen Anteil an Besucherinnen und Besuchern, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisten, lag die Auslastung der Park & Ride Plätze deutlich unter den Planungen. Der Aufruf zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und die angekündigten Parkplatzgebühren von Fr. 75.60 (inkl. MWST) pro Tag erzielten einen erfreulich positiven Effekt auf das Mobilitätsverhalten der internationalen Besuchenden. Diesem Umstand wurde Rechnung getragen, indem kurzfristig auf die Situation reagiert, wurde: Der Parkplatz in Zernez Süd wurde nach wenigen Tagen vollständig geschlossen, der Verkehrsdienst im Landquart Fashion Outlet aufgelöst und der Verkehrsdienst am Vorsortierplatz Champsech

zurückgefahren. Im Weiteren wurden auch zusätzlich Dienste der Kontrollposten und Kundenlenker storniert.

Aufgrund der starken Nutzung des öffentlichen Verkehrs, verbunden mit den vielfach nicht vollständig ausgebuchten Anlässen, war das strassenseitige Verkehrsaufkommen geringer als in vergleichbaren Perioden der Vorjahre. Störungseffekte im Strassenverkehr sind kaum aufgetreten.

Für die Shuttlebus-Leistungen zwischen Zernez bzw. Müstair und Livigno wurde ein externes Projektleitungsmandat bei PostAuto eingekauft. Die operativen Leistungen wurden von PostAuto zusammen mit Autoservizi Silvestri, Livigno erbracht. Der Shuttlebetrieb funktionierte während der gesamten Veranstaltung sehr gut. Es kam zu keinen bedeutenden Ereignissen und die verfügbaren Transportkapazitäten waren der Nachfrage angemessen. Die Kundenrückmeldungen der mit dem Shuttlebetrieb nach und von Livigno knapp 41'000 transportierten Passagiere waren durchs Band sehr positiv.

Die Rhätische Bahn erbrachte während der Winterspiele zusätzliche Früh- und Spätkurse zwischen Landquart und Zernez sowie im Engadin. Diese Leistungen waren während der meisten Wettbewerbstage nur mässig ausgelastet. Auch auf den regulären Kursen der RhB war kein massgeblicher Mehrverkehr aufgrund der Winterspiele zu verzeichnen. Der im Vorfeld getroffene Entscheid, auf Extrazüge für den Zubringerverkehr von Zürich bzw. St. Gallen nach Landquart zu verzichten, hat sich als richtig erwiesen.

Als grosse Herausforderung stellte sich die Zusammenarbeit mit Italien heraus. Insbesondere die unzureichende und zu späte Zurverfügungstellung von Informationen über Besucherzahlen und italienische Erschliessungskonzepte vor und während den Anlässen ist zu bemängeln.

Auf operativer Ebene, vor allem in der Zusammenarbeit mit den lokalen italienischen Behörden vor Ort (Polizia Locale di Livigno, Polizia di Frontiera, Carabinieri usw.) konnte eine positive und konstruktive Zusammenarbeit festgestellt werden. Die Zusammenarbeit war stets ziel- und lösungsorientiert.

Die Zusammenarbeit mit den politischen Behörden der Gemeinde Livigno war konstruktiv, jedoch auch teilweise herausfordernd.

Konsequenzen:

Aufgrund der Erkenntnisse drängen sich kaum Konsequenzen auf. Die ungenügenden und zu späten Informationen vom Veranstalter liegen ausserhalb des Kompetenzbereichs der Organisation.

Verfasser Verkehr da Silva / John

4 Synthesebericht Einsatzabschnitt Milano Cortina

Die Olympischen Winterspiele Mailand-Cortina begannen am 6. Februar mit der Eröffnungszeremonie, die im Giuseppe Meazza-Stadion in Mailand stattfand. Die lokalen Eröffnungszeremonien fanden an den einzelnen Austragungsorten statt, darunter auch in Livigno, wo mehr als 6000 Zuschauer und 700 Athleten aus 92 Nationen teilnahmen.

Während den 17 Wettkampftagen, davon 7 in Bormio und 17 in Livigno, wurden insgesamt etwa 75'000 Zuschauer mit öffentlichen Verkehrsmitteln befördert, von denen mehr als 40'000 grenzüberschreitende Personen waren. Insgesamt fanden in Bormio 12 und in Livigno 49 Wettkämpfe statt.

Während des gesamten Zeitraums wurden mehr als 2000 ab dem Parkplatz Aquilone im 30 Minuten Takt durchgeführt und mehr als 8000 Personenwagen wurden auf dem Umsteigeparkplatz von Aquilone abgestellt, wobei an einigen Tagen die Belastung bei etwa 1000 Fahrzeugen lag.

Das für diesen Anlass vorbereitete integrierte Zug-Bus-Verkehrssystem, welches speziell auf die erwarteten Besucherströme zugeschnitten war, gewährleistete die problemlose Abwicklung der gesamten Veranstaltung.

Die Belastbarkeit des Strassennetzes, welches in der Provinz Sondrio kritisch ist, bedurfte einiger verkehrslenkenden Massnahmen wie die Aktivierung bestimmter verkehrsberuhigter Zonen (ZTL) in den Gemeinden Valdidentro, Valdisotto, Valfurva, Bormio und Livigno. Ebenfalls wurden spezifische Verkehrsbeschränkungen für Lastkraftwagen während bestimmten Zeiten angeordnet sowie der Verkehr wechselhaft in Einbahnstrassen reguliert. Dies ermöglichte es den Zu- und Abfluss der Zuschauerinnen und Zuschauer auf geordnete Weise zu regulieren, ohne dass es zu Verkehrsstörungen kam.

Die Wetter- und Klimabedingungen waren während des gesamten Zeitraums insgesamt günstig. Mit Ausnahme vom Samstag, 14. und Donnerstag, 19. Februar, als besonders starke Schneefälle zu leichten Beeinträchtigungen des Strassenverkehrs führten. Diese entstanden durch Shuttlebusse und Fahrzeuge ohne Schneeketten.

Während den Olympischen Spielen wurde der Zugverkehr auf der Strecke Mailand-Tirano angemessen ausgebaut, wodurch die Hin- und Rückfahrt mit einer Frequenz von durchschnittlich 35 Minuten gewährleistet war. Die Zuschauerzahlen blieben jedoch unter den Erwartungen, was auch auf die Fahrzeiten von und nach Mailand (etwa 2 Stunden 40 Minuten) sowie auf die Wettkampfzeiten zurückzuführen war.

Der Schienenverkehr funktionierte reibungslos, abgesehen von gelegentlichen Verspätungen aufgrund von Infrastrukturausfällen, die häufig innerhalb weniger Stunden oder höchstens innerhalb eines Tages behoben wurden.

Die olympische Veranstaltung hat auch das Interesse zahlreicher ausländischer Behörden geweckt, darunter Staats- und Regierungschefs und Leiter internationaler Organisationen, deren Reisen zu den Wettkampfstätten erfolgten. Verschiedenen Polizeikräfte stellten notwendige sicherheitspolizeiliche Schutzmassnahmen. Häufig kamen Hubschrauber als Transportmittel zum Einsatz, was eine Evaluierung der Landeplätze erforderte.

Alle Überwachungs- und Koordinationstätigkeiten der olympischen Veranstaltung fanden in der Struktur von Semogo in der Gemeinde Valdidentro (SO) statt. Dort wurde dafür das Centro Coordinamento Soccorsi (CCS) eingerichtet, bei dem auch Mitarbeiter der Kantonspolizei Graubünden und der Sala Operativa Interforze (SOI) teilnahmen. Das Centro Coordinamento Soccorsi stand während der gesamten Dauer der Olympischen Spiele rund um die Uhr im Einsatz.

Der Betrieb des CCS / SOI endete mit der Abschlusszeremonie, welche in der Arena von Verona stattfand. An der Abschlusszeremonie nahmen Vertreter der Nationalmannschaften, welche in Bormio und Livigno dabei waren, teil.

Für den Transfer der vertretenden Teams, welche per Bus erfolgte, wurde von der zuständigen Questura entsprechende Begleitdienste organisiert.

Zusammengefasst verliefen die Olympischen Winterspiele im Grossen und Ganzen reibungslos ohne nennenswerte Schwierigkeiten.

Verfasser EA Milano Cortina Borracci

5 Fazit Einsatzabschnitt Kommunikation

Fazit «Vorbereitungsphase»:

In der Vorbereitungsphase hat sich klar gezeigt, dass die frühzeitige Einbindung der Kommunikation ein wesentlicher Erfolgsfaktor war. Durch die kontinuierliche Mitarbeit von Beginn an konnten Inhalte, Botschaften und Massnahmen frühzeitig abgestimmt und zielgerichtet aufgebaut werden.

Der Auftrag zur Information der Bevölkerung konnte insgesamt gut erfüllt werden. Insbesondere die zentrale Informationsplattform www.gr.ch/olympia2026 hat sich als wirkungsvolles Instrument erwiesen: Im Zeitraum vom 15. Dezember 2025 bis zum Ende der Spiele am 21. Februar 2026 wurden knapp 40'000 Aufrufe verzeichnet, was auf ein solides Informationsbedürfnis und eine entsprechende Reichweite hinweist.

Das Projekt hat verschiedene Dienststellen und Departemente des Kantons betroffen. Deshalb hat sich die Zusammenarbeit kantonsintern teilweise als anspruchsvoll erwiesen.

Fazit «Operative Phase»:

Insgesamt kann aus Sicht Kommunikation ein positives Fazit zur Verkehrslenkung gezogen werden. Die Kommunikationsarbeit hat sich bewährt, insbesondere ist es gelungen, die Besucherinnen und Besucher zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu motivieren, was massgeblich zur Stabilisierung der Verkehrsflüsse beigetragen hat. Die klare Ausrichtung auf den ÖV sowie die insgesamt ruhige Verkehrslage konnten in der Berichterstattung nachvollziehbar vermittelt werden. Vereinzelt führte die Darstellung wenig ausgelasteter P+R-Anlagen jedoch zu kritischer medialer Wahrnehmung.

Es hat sich gezeigt, dass eine vollständige, abgestimmte und verständliche Kommunikation bereits im Vorfeld der Umsetzungsphase entscheidend ist. Teilweise bestand insbesondere bei Privatpersonen ein Informationsdefizit zur Situation in Italien, auch aufgrund fehlender Ansprechpartner auf italienischer Seite. Die über die zentrale Adresse eingegangenen Anfragen konnten jedoch, sobald die notwendigen Informationen vorlagen, effizient bearbeitet werden, obwohl diese meist nicht den eigenen Zuständigkeitsbereich betrafen.

Die zentrale Koordination der Medienarbeit hat sich bewährt. Die strukturierte Triage von Anfragen ermöglichten eine konsistente und zeitnahe Kommunikation, insbesondere bei sensiblen Themen. Die Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen im DIEM erwies sich dabei als besonders wertvoll. Angesichts des hohen Anfragevolumens hat sich zudem gezeigt, dass dedizierte personelle Ressourcen im Kommunikationsbereich erforderlich sind.

Für die Wahrnehmung des Gesamtbildes waren klar definierte und konsequent angewendete Botschaften zentral. Die proaktive Platzierung positiver Inhalte trug dazu bei, eine teilweise kritische Grundhaltung in den Medien – insbesondere im Zusammenhang mit der offenen Finanzierungsfrage – abzufedern. Hervorzuheben ist zudem, dass während der gesamten operativen Phase weder Reklamationschreiben noch Leserbriefe aus der Bevölkerung eingegangen sind. Die Auskunftspersonen der beteiligten Einsatzabschnitte traten gegenüber den Medien durchwegs professionell und kooperativ auf.

Insgesamt hat die enge und funktionierende Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen wesentlich zur Qualität der Kommunikation beigetragen. Als zentrales Learning lässt sich festhalten, dass bei departementsübergreifenden Projekten die Projektorganisationen, Zuständigkeiten und Verantwortung (AKV) sowie die Schnittstellen zwingend präzise definiert und klar geregelt sein müssen – und zwar nicht nur konzeptionell, sondern auch mit Blick auf die

praktische Umsetzung. Eine frühzeitige und verbindliche Klärung dieser Punkte ist entscheidend für effiziente Abläufe in der Kommunikationsarbeit. Zudem gilt es bei zukünftigen vergleichbaren Projekten, die Frühphase noch stärker zu gewichten, die Verbindlichkeit in der Botschaftsführung weiter zu erhöhen und den proaktiven Kommunikationsansatz konsequent umzusetzen.

Verfasser EA Kommunikation Tiefenthal / Jann

6 Zusammenfassung und Fazit Projektkoordination

6.1 Zusammenfassung

Aus Sicht der Projektkoordination kann folgendes festgestellt und entsprechend als Kernbotschaft rubriziert, werden:

Einsatzabschnitt Polizei

Polizei: Das Verkehrskonzept basierte auf Informationen aus Italien und funktionierte auch bei unerwarteten Ereignissen gut.

Feuerwehr: Die Zusammenarbeit mit den italienischen Behörden gestaltete sich schwierig; zur Verbesserung der Sicherheit ist eine dauerhafte Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien erforderlich.

Sanität: Der Standort des Einsatzteams war sinnvoll, jedoch war die Abdeckung des südlichen Tunnelbereichs nicht optimal.

BAZG: Der Warenfluss war ungehindert; es gab keine Verkehrsbeeinträchtigungen aufgrund von Zollkontrollen.

Einsatzabschnitt Verkehr

Die Organisation war effizient, jedoch sehr komplex; der öffentliche Verkehr wurde intensiv genutzt, was den Individualverkehr reduzierte und folglich zu einer geringen Auslastung der P&R-Parkplätze führte. Eine grosse Herausforderung stellte der verspätete und ungenaue Informationsfluss seitens des italienischen Veranstalters (Fondazione Milano Cortina) dar.

Einsatzabschnitt Milano Cortina

Im Einsatzabschnitt Milano Cortina wird die Veranstaltung insgesamt als erfolgreich bewertet. Rund 75'000 Zuschauer wurden ab den P&R-Anlagen in Italien mit öffentlichen Verkehrsmitteln befördert. Die Verkehrslenkungsmassnahmen sorgten für eine geordnete An- und Abreise sämtlicher Zuschauerinnen und Zuschauer. Die Wetterbedingungen waren weitgehend günstig, und die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten verlief reibungslos.

Einsatzabschnitt Kommunikation

Die frühzeitige Einbindung der Kommunikationszelle (sowohl intern als auch extern) war entscheidend für den Erfolg. Die zentrale Informationsplattform (www.gr.ch) war für die Öffentlichkeit sehr effizient und hilfreich. Gelegentlich gab es Unklarheiten hinsichtlich der für die Informationsverbreitung zuständigen Stelle (operativ / politisch).

6.2 Fazit

Zusammenarbeit: Die enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Organisationen in der Schweiz und in Italien war von entscheidender Bedeutung. Durch die Einbindung aller Partner wurden klare Zuständigkeiten geschaffen und Unklarheiten vermieden.

Planung: Die Fähigkeit, auf unvorhergesehene Ereignisse zu reagieren, war entscheidend für den Erfolg der Veranstaltung. Insbesondere Anpassungen bei Verkehrslenkungsmassnahmen und eine proaktive Kommunikation trugen zur Stabilität der Verkehrsströme bei.

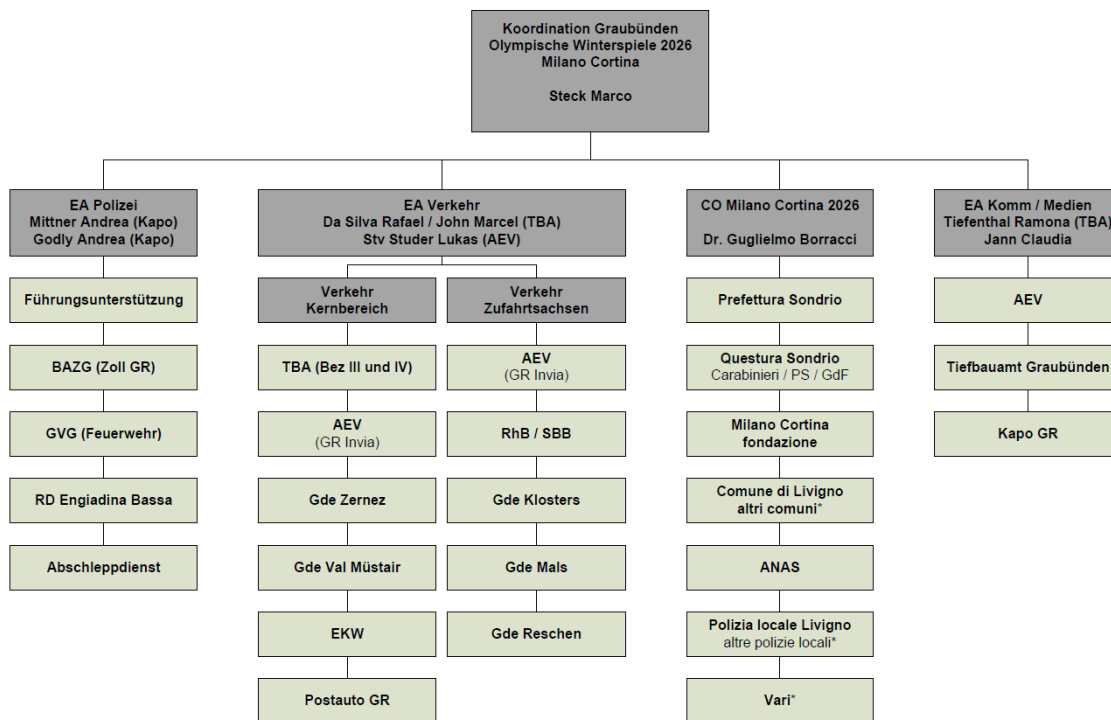
Kosten: Dank täglicher Überprüfungen und Anpassung der Anzahl im Einsatz stehende Einsatzkräfte und wo möglich erfolgten Reduktion der Infrastrukturen, konnte gegenüber der Kostenschätzung vom Dezember 2025 nach der per Ende März 2026 erfolgten Abrechnung der effektiven Kosten eine Reduktion von ca. 35 % der veranschlagten Kosten erlangt werden (Siehe Anhang 7.1).

Optimierungspotenzial: Trotz des erfolgreichen Einsatzes gibt es Bereiche, die verbessert werden können. Insbesondere muss die Kommunikation mit dem italienischen Veranstalter und den politischen Behörden der Lombardei in Zukunft antizipiert und optimiert werden, um so Informationslücken zu schliessen und die Zusammenarbeit zu stärken.

Folgeprojekte: Für künftige landes- oder auch kantonsübergreifende Grossveranstaltungen sollten klare Vereinbarungen im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit frühzeitig vorliegen. Eine frühzeitige Fokussierung auf die Vorbereitungsphase und die Umsetzung einer proaktiven Kommunikationsstrategie sind von entscheidender Bedeutung.

Insgesamt lässt sich sagen, dass die An- und Abreise an die Olympischen Winterspiele 2026 weitgehend reibungslos verliefen und die gewonnenen Erfahrungen wertvolle Erkenntnisse für künftige Projekte in einem ähnlichen Kontext liefern.

7.2 Organisationsstruktur



*Details im Schreiben der Prefettura di Sondrio vom 10.12.2024 / Dettagli nella lettera della Prefettura di Sondrio del 10.12.2024

Stemar / 11.12.2025



Prefettura di Sondrio
Ufficio territoriale del Governo

Componenti Struttura per XXV Olimpiadi Milano-Cortina 2026

Prefettura di Sondrio

Questura;
Comando provinciale dei Carabinieri;
Comando provinciale della Guardia di Finanza;
Polizia Stradale;
Polizia di Frontiera;
Polizia Ferroviaria;
Comando provinciale dei Vigili del Fuoco;
Regione Lombardia – Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile;
Regione Lombardia – Direzione Generale Sicurezza e Protezione Civile;
Provincia di Sondrio - Polizia Provinciale;
Provincia di Bolzano
Comune di Sondrio - Comando Polizia Locale;
Comune di Chiavenna - Comando Polizia Locale
Comune di Morbegno - Comando Polizia Locale;
Comune di Tirano - Comando Polizia Locale;
Comune di Bormio - Comando Polizia Locale;
Comune di Livigno - Comando Polizia Locale;
Comune di Valdidentro - Comando Polizia Locale;
Comune di Valdisotto - Comando Polizia Locale;
Comune di Villa di Chiavenna – Comando Polizia Locale;
Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio delle Dogane di Tirano
Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale (ATPL);
Società Trasporti Pubblici di Sondrio (STPS);
ANAS;
RFI-Gruppo Ferrovie dello Stato;
TRENORD S.r.l.;
Fondazione Milano-Cortina 2026.