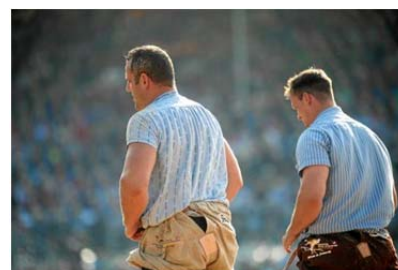


Machbarkeitsstudie

Eidgenössisches Schwing- und Älplerfest 2025

(ESAF 2025)



Quelle: ESAF2013 Burgdorf

Kontaktadresse:

Institut für Tourismus und
Freizeit (ITF) der HTW Chur
Comercialstrasse 22
7000 Chur
www.htwchur.ch
www.itf.ch

Autoren:

Roger Walser, Projektleiter
Roland Anderegg, Projektmitarbeiter
Domenico Bergamin, Projektmitarbeiter

Chur, 31. Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

I	Liste der Beteiligten	4
II	Vorwort des Auftraggebers	7
III	Kurzfassung	8
1	Einleitung	9
1.1	Zielsetzung und Auftrag	9
1.2	Vorgehen und Aufbau der Studie	9
2	Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest	11
2.1	Fest und Entwicklung	11
2.2	Entscheid über Durchführungsort	12
2.3	Daten und Termine	13
2.4	Verband und Strukturen	13
3	Idee und übergeordnete Rahmenbedingungen	14
3.1	Idee und Motivation	14
3.2	Wertverständigung	14
3.3	Anspruchsgruppen	15
3.4	Mengengerüst	15
3.5	Pflichtenheft	16
4	Untersuchung der zentralen Arbeitsbereiche	17
4.1	Standort / Bauten / Wettkampfplätze	17
4.2	Verkehr und Logistik	19
4.3	Unterkünfte	21
4.4	Helferwesen / OK / Support	22
4.5	Finanzen	23
4.6	Weitere Dossiers	24
5	Lösungsansätze	28
5.1	Standort / Bauten / Wettkampfplätze	28
5.2	Verkehr und Logistik	29
5.3	Unterkunft	30
5.4	Helfer / OK / Support	31
5.5	Finanzen	31
6	Beurteilung	33

7 Empfehlung	36
Anhang A: Anspruchsgruppen-Matrix ESAF 2025 im Glarnerland	38
Anhang B: Situation Flughafen Mollis.....	39
Anhang C: Situation Eingang Nord	40
Anhang D: Situation Eingang Süd	41
Anhang E: Erste Visualisierungen für Wettkampf- und Festgelände ..	42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: 5-Phasen-Modell und Arbeitsbereiche für ESAF 2025	10
Abbildung 2: Organigramm Eidgenössischer Schwingverband.....	13
Abbildung 3: Luftaufnahme Flughafen Mollis mit Grössenverhältnissen des Areals, Flugpiste, Arena, Festplatz und Gewerbezone.....	18
Abbildung 4: Übernachtungsmöglichkeiten mit zeitlicher Entfernung zum Anlass .	22
Abbildung 5: Budgetentwicklung der ESAF 2001 bis 2013	24
Abbildung 6: Mögliches Gesamtbudget für ESAF 2025	32
Abbildung 7: Meilensteine auf dem Weg zum ESAF 2025.....	36

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Begleitgruppe Machbarkeitsstudie ESAF 2025	4
Tabelle 2: Beteiligte Personen Machbarkeitsstudie ESAF 2025	6
Tabelle 3: Ersteller Machbarkeitsstudie ESAF 2025	6
Tabelle 4: In Phase 2 zu transportierende Personen (Total 55'000)	29

I Liste der Beteiligten

Die Initianten für ein Eidgenössisches Schwing- und Älplerfest (ESAF) im Glarnerland haben sich in der Interessengemeinschaft ESAF 2025 (IG ESAF 2025) organisiert. Die IG ESAF 2025 vertritt die wirtschaftlichen und touristischen Interessen des Kanton Glarus in Zusammenhang mit der Durchführung des ESAF im Kanton Glarus.

Ergänzend zur IG haben Persönlichkeiten aus dem Glarner Schwingsport sowie der Gemeinde Glarus Nord diese Machbarkeitsstudie aktiv begleitet.

Die Autoren bedanken sich an dieser Stelle bei den Vertretern der IG ESAF 2025 und den Persönlichkeiten des Glarner Schwingsports sowie dem Gemeindepräsidenten von Glarus Nord für das Vertrauen zur Erarbeitung dieser Machbarkeitsstudie sowie für die persönliche Unterstützung anlässlich der gemeinsamen Sitzungen und Workshops in der Umsetzungsphase.

Folgende Personen haben diesen Prozess in der Begleitgruppe unterstützt:

Vorname	Name	Funktion
Jakob	Kamm	IG ESAF 2025
Rolf	Widmer	IG ESAF 2025 / Regierungsrat Kanton Glarus
Martin	Reithebuch	IG ESAF 2025 / Förderer ESAF 2025
Ruedi	Peer	IG ESAF 2025
Sara	Frei	IG ESAF 2025
Martin	Laupper	Gemeindepräsident GL Nord
Rolf	Figi	Präsident Kantonalen Schwingverband GL
Hansruedi	Hauser	Delegierter NOS des Kantonalen Schwingverbands Glarus

Tabelle 1: Begleitgruppe Machbarkeitsstudie ESAF 2025

Zahlreiche Persönlichkeiten haben zur Entstehung dieser Studie beigetragen. Sowohl als Experten ihres jeweiligen Fachgebiets wie auch als Kenner der Schwingszene und auch als erfahrene Projektbeteiligte vergangener Eidgenössischer.

Die Autoren bedanken sich an dieser Stelle für die zur Verfügung gestellte Zeit und die wertvollen Informationen, die zum Gelingen dieses Berichts beigetragen haben. Nachfolgende Liste ist eine nicht gewertete Darstellung der beteiligten Personen in alphabetischer Reihenfolge der Organisation. Die Aussagen im Bericht sind nicht referenziert.

Organisation/Unternehmen	Vorname	Name	Funktion / Aufgabe
Bundesamt für Statistik	Beatrice	Blanc	Sektion Tourismus
Chur Tourismus	Leoni	Liesch	Direktorin
Departement für Volkswirtschaft und Soziales Graubünden	Sandra	Felix	Departementssekretärin ; OK-Mitglied Kandidatur Olympia 2022 GR
Delta Security AG	Urban	Lederer	Head of Personal Protection & Projects
ESAF Burgdorf 2013	Mathias	Tromp	Chef Verkehr
ESAF Burgdorf 2013	Urs	Blaser	Verantwortlicher Steinstossen

Organisation/Unternehmen	Vorname	Name	Funktion / Aufgabe
ESAF Frauenfeld 2010	Urs	Schneider	OK Chef
ESAF Zug 2019	Heinz	Tännler	Designierter OK-Präsident ESAF2019 und Regierungs- rat Kanton Zug
ESV	Mario	John	Ehemaliger Obmann ESV
ESV	Rolf	Gasser	Geschäftsstellenleiter ESV
Glarnerland Tourismus	Rahel	Antoniazzi- Streiff	Touristinfo
Glarnerland Tourismus	Marieke	Van Ommeren	Produktmanagerin Glarner- land
glarnerSach	Jürg	Stadler	Leiter Prävention und Inter- vention
Glarus Nord	Urs	Spälti	Fachstellenleiter Umwelt/Verkehr
Glarus Nord	Martin	Baitella	Bereichsleitung Liegen- schaften
Glarus Nord	Davide	Andriulo	Sachbearbeiter Liegen- schaften
HTW Chur	Norbert	Hörburger	Stv. Leiter Forschung & DL
HTW Chur	Jon Andrea	Schocher	Dozent für Sportsmanage- ment und Sponsoring
HTW Chur	Roland	Köppel	Dozent für Event Mgt.
Heidiland Tourismus AG	Christa	Hobi	Assistentin CEO
Jungfrau World Events GmbH	Iris	Huggler	Geschäftsführerin
Kalkfabrik Netstal AG	Heinz W.	Marti	Geschäftsführer
Kanton Glarus	Olivier	Scheurer	Fachstelle Gewässerschutz
Kanton Glarus	Petra	Vögeli	Boden, Luft, Lärm
Mobiliar	Patrick	Cantieni	Versicherungsfachmann
Nüssli AG	Jörg	Sedleger	Projektleiter Arena für ESAF 2010 & 2013
Nordostschweizer Schwing- verband	Paul	Ackermann	Sekretär NOS / Präsident Kantonalverband SG
Passareco AG, Bodenschutz	Markus	Wohler	Geschäftsführer
PostAuto	Thomas	Jud	Leiter PostAuto- Betriebsstelle Uznach
SBB	Daniel	Wiedmer	Leiter Ereignismanagement der Ostschweiz
SBB	Emil	Bühler	PM Fernverkehr, verant- wortlich für Grossanlässe
SBB	Elisabeth	Zimmermann	Infrastruktur, langfristige Planungen
SBB	Stefan	Huber	Regionalverkehr, Angebots- planer Ost- und Inner- schweiz
Schweizer Armee	Reto	Rutsch	Oberst i Gst, Stv. Chef Ope- rationen Schweizer Armee
Schweizer Armee	Werner	Schlegel	Führungsgehilfe Kdt, Chefadj, Ter Reg 4

Organisation/Unternehmen	Vorname	Name	Funktion / Aufgabe
Schwingclub Mels	Stefan	Ackermann	Ehrenmitglied sowie Vertreter Talgemeinschaft Sarganserland-Walensee;
Schwingclub Rapperswil	Ivo	Reichenbach	Präsident
schwingenonline.ch	Roger M.	Fuchs	Geschäftsführer
Sport Glarnerland	Gabriel	Kundert	Präsident
Zigermeet	Peter	Reumer	Präsident Hunterverein

Tabelle 2: Beteiligte Personen Machbarkeitsstudie ESAF 2025

Für die Durchführung vorliegender Machbarkeitsstudie wurde das Institut für Tourismus und Freizeit (ITF) der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Chur beauftragt.

Das Projekt wurde von folgenden Personen bearbeitet:

Vorname	Name	Funktion
Roger	Walser	Projektleiter
Roland	Anderegg	Projektmitarbeiter
Domenico	Bergamin	Projektmitarbeiter

Tabelle 3: Ersteller Machbarkeitsstudie ESAF 2025

II Vorwort des Auftraggebers

DIE VISION

Die Vision, das Eidgenössische Schwing- und Älperfest 2025 ins Glarnerland zu holen, hat verschiedene Motive. Der erste Grund ist die ‚Wirkung gegen aussen‘, die mit dieser Veranstaltung erzielt werden könnte. Ein Fest dieser Grössenordnung hilft den Bekanntheitsgrad des Glarnerlandes über Jahre massiv zu erhöhen. Noch entscheidender ist die ‚Wirkung gegen innen‘. Auch kleinere Regionen sind in der Lage diese Wettkämpfe professionell durchzuführen. Dies bedingt jedoch das Zusammenstehen und -arbeiten eines ganzen Kantons, die Bereitschaft sich als touristischer Gastgeber fit zu machen sowie Pioniergeist. Eine mögliche Kandidatur müsste auch touristische Parallel-Projekte initiieren. Gleichzeitig soll in den nächsten Jahren die Jugendarbeit im lokalen Schwingsport gefördert werden. Liegt doch der letzte Glarner Kranzgewinn an einem eidgenössischen Schwingfest schon 25 Jahre zurück.

DIE MACHBARKEITSSTUDIE

Vorliegende Studie soll Klarheit darüber schaffen, ob ein Anlass dieser Grössenordnung am vorgesehenen Standort im Kanton Glarus machbar ist. Die Fragestellung wurde auf den Erfahrungen und Herausforderungen bisheriger Eidgenössischer aufgebaut und mit weiteren wichtigen Aspekten des Kantons Glarus sowie der Initianten ergänzt. Die kritische Betrachtung der entscheidenden Arbeitsbereiche (Herausforderungen und Fakten) sowie die formulierten Lösungsansätze sollen eine möglichst objektive Beurteilung abgeben. Die Erkenntnisse der Studie erlaubt den Entscheidungsträgern eine umfassende Beurteilung der Sachlage und gibt einen objektiven Einblick über allfällige weitere Schritte auf dem Weg zu einer möglichen Kandidatur.

Ich bin der Meinung, dass die Studie den Initianten wertvolle Erkenntnisse gebracht hat und zugleich die notwendige Transparenz für die weitere Diskussion mit allen Betroffenen liefert.

DANK AN FINANZIERUNGSPARTNER UND EXPERTEN

Die Interessengemeinschaft ESAF 2025 ist dankbar, dass der Kanton Glarus die vorliegende Studie mit Geldern aus dem Tourismusfonds unterstützt hat. Ein besonderer Dank geht auch an die Wirtschaft, die ohne geforderte Gegenleistungen die Machbarkeitsstudie mitfinanziert hat. Bedanken möchte ich mich auch bei allen Fachpersonen, die in irgendeiner Weise ihre Erfahrungen, ihr Wissen und ihre Zeit zur Beurteilung der Fragestellung zur Verfügung gestellt haben. Zu guter Letzt bedanke ich mich bei den Mitgliedern der Begleitgruppe, die während den vergangenen zwölf Monaten an zahlreichen Sitzungen teilgenommen haben und sich bereits persönlich für das ESAF 2025 exponiert haben.

Im Namen der IG ESAF 2025

Jakob Kamm

III Kurzfassung

Die Interessengemeinschaft ESAF 2025 hat die Vision das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) im Jahr 2025 ins Glarnerland zu bringen. Das im Drei-Jahres-Turnus stattfindende „Eidgenössische“ hat eine erstaunliche Entwicklung hinter sich und ist mittlerweile zu einem sportlichen und gesellschaftlichen Grossanlass angewachsen. Entsprechend hoch sind die Erwartungen an die benötigte Infrastruktur, deren Erreichbarkeit und die personellen sowie finanziellen Ressourcen zur Durchführung eines solchen Anlasses.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie untersucht die zentrale Fragestellung „Kann das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest 2025 im Bereich Flughafen Mollis im Glarnerland durchgeführt werden?“. Auf Basis des zu erwartenden Mengengerüsts von 50'000 Zuschauern in der Arena sowie rund 250'000 Festbesuchern von Freitagmittag bis Sonntagabend, wurden die Fakten, Herausforderungen und Lösungsansätze für die wichtigsten Arbeitsbereiche detailliert ausgearbeitet.

Die Untersuchung zeigt, dass sich die grössten Herausforderungen in den Arbeitsbereichen Verkehr und Logistik, Unterkünfte, Helfer und OK sowie Finanzen und Sponsoring befinden. Insbesondere beim Verkehr sind die Herausforderungen sehr hoch, die rund 50'000 Zuschauer am Samstagmorgen rechtzeitig auf den Wettkampffplatz zu bringen. Um genügend Übernachtung zu bieten, müssen auch die Unterkunftsmöglichkeiten ausserhalb des Kantons Glarus einbezogen werden. Ein innovatives Campingkonzept in der Nähe des Schwing- und Festplatzes kann fehlende Hotelbetten ersetzen und auch die Herausforderungen beim Verkehr entlasten. Das ESAF erfordert viele freiwillige Helfer, sowohl während den drei Festtagen als auch im Vorfeld. Dafür benötigt es die Unterstützung der Glarner Bevölkerung als auch die Helferdienste der Schwingerfreunde und weiterer Vereine aus dem Glarnerland und den umliegenden Regionen des Kantons St. Gallens. Dank der aktuellen Beliebtheit des Schwingsports in der Bevölkerung werden sich auch in Zukunft die notwendigen Finanzmittel aufbringen lassen. Neben dem Engagement der Privatwirtschaft benötigt es auch einen starken Support seitens des Kantons, der mit Bar- und Sachleistungen die Organisation und Durchführung des Anlasses erst ermöglicht. Auf der Einnahmeseite wird das Sponsoring wohl noch wichtiger und einen noch grösseren Budgetanteil als heute übernehmen.

Die Autoren gelangen zum Schluss, dass die Durchführung des Eidgenössischen Schwing- und Älplerfests 2025 im Glarnerland unter bestimmten Voraussetzungen durchgeführt werden kann. Aus heutiger Sicht sind Lösungen für die folgenden drei Bereiche für eine Kandidatur erforderlich: A) Positiver Abschluss des Umnutzungsverfahrens am Flughafen Mollis. B) Ein griffiges Verkehrskonzept, welches das Optimum aus den Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs, dem Shuttlebetrieb und notwendigem Privatverkehr erreicht. C) Nicht zuletzt müssen die lokale Schwingerfamilie und die Glarner Bevölkerung hinter einer allfälligen Kandidatur stehen.

Im nächsten Schritt gilt es nun auf den Erkenntnissen dieser Machbarkeitsstudie eine Meinungsbildungsphase mit den betroffenen Anspruchsgruppen zu starten.

1 Einleitung

Die IG ESAF 2025 ist eine Gruppe von Initianten aus dem Glarnerland, welche die Vision haben, das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) ins Glarnerland zu bringen, welches 2025 turnusgemäss in der Nordostschweiz stattfinden wird.

Die Regierung des Kantons Glarus hat am 26. März 2013, auf Antrag der IG ESAF 2025, einen positiven Entscheid zugunsten einer finanziellen Beteiligung zur Erstellung vorliegender Machbarkeitsstudie gefällt. Die IG ESAF 2025 suchte daraufhin einen passenden Partner zur Erstellung der Studie, welcher sich dabei mit den anstehenden Herausforderungen auseinandersetzt, um dem Kanton und den involvierten Institutionen und Personen eine verlässliche Entscheidungsgrundlage zu bieten.

Das Institut für Tourismus und Freizeit (ITF) der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) Chur wurde schliesslich damit beauftragt, sich dieser Aufgabe anzunehmen.

1.1 Zielsetzung und Auftrag

Die Machbarkeitsstudie ESAF 2025 untersuchte gemäss dem durch den Kanton Glarus und der Interessengemeinschaft ESAF 2025 erteiltem Auftrag prioritär die Fragestellung: „Kann das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest 2025 im Bereich Flughafen Mollis im Glarnerland durchgeführt werden?“

Um diese Frage beantworten zu können, wurden in verschiedenen Bereichen vertiefte Abklärungen getroffen. Diese Abklärungen befassten sich mit dem Mengengerüst („was? wie viel? wie gross?“); der Beschaffenheit der identifizierten Gelände, deren Eigentumsverhältnisse und Erschliessungen sowohl verkehrstechnisch als auch bezüglich Strom, Frisch- und Abwasser; dem Verkehrs- und Übernachtungskonzept für die Besucher, die Sportler und die Helfer; dem allgemeinen Helferpotential im Glarnerland und der angrenzenden Regionen sowie den finanziellen Voraussetzungen. Die Machbarkeitsstudie soll den Auftraggebern auch abschliessende Empfehlungen in Bezug auf eine allfällige Kandidatur liefern.

Im Verlaufe der Arbeiten und der Diskussionen ergaben sich weitere zu beantwortenden Fragen wie bspw. alternative Standorte, zukünftige Entwicklung des Glarnerlands im Mobilitätsbereich oder Zusatznutzung der Infrastruktur.

Die Studie soll den verantwortlichen Institutionen und Personen nun eine fundierte Entscheidungsmöglichkeit bieten, ob ein Anlass in dieser Grössenordnung für das Glarnerland umsetz- und tragbar ist, welche Vorkehrungen zu treffen sind, welche Konsequenzen zu tragen sind und was damit ausgelöst werden kann.

1.2 Vorgehen und Aufbau der Studie

Um Antwort auf die Fragestellung zu erhalten und die offenen Punkte zu klären, wurde die Evaluationsphase in zwei Teilen erarbeitet:

Rahmenbedingungen

Der erste Teil zeigt in Kapitel 3 Ideen und Motivation, die Wertverständigung, die Anspruchsgruppen, das Mengengerüst und Angaben zum Pflichtenheft.

Untersuchung der wichtigsten Arbeitsbereiche

Die wichtigsten Arbeitsbereiche wurden mit detaillierten Fragestellungen auf ihre Machbarkeit geprüft.

Nachfolgend ist das 5-Phasen-Modell für die erfolgreiche Organisation von Veranstaltungen gezeigt. Das Modell wurde an die vorliegende Fragestellung angepasst und dient als Rahmen für die Machbarkeitsstudie. Das Modell kann für die Fortführung des Projektes genutzt werden.

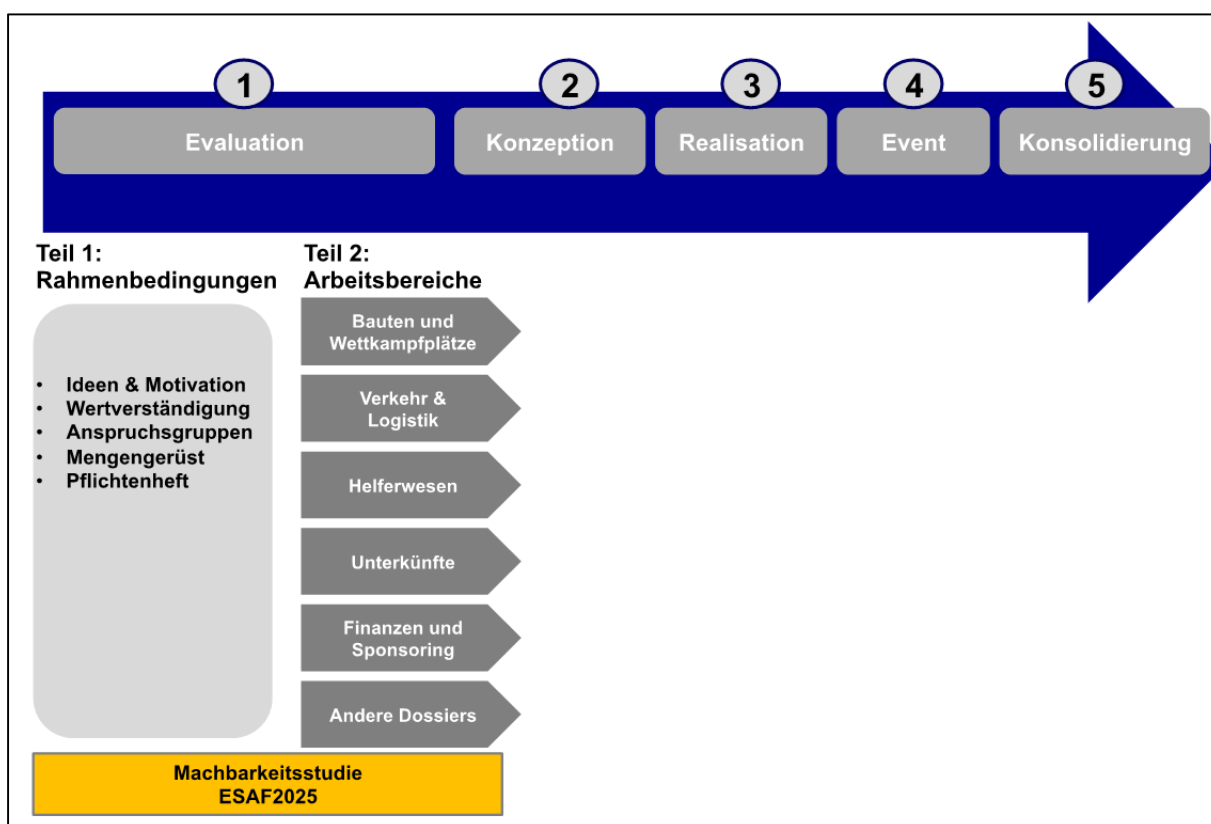


Abbildung 1: 5-Phasen-Modell und Arbeitsbereiche für ESAF 2025

Rahmenbedingungen

Zur Vorbereitung wurden im Juni 2013 bereits einzelne Gespräche geführt, u.a. mit dem damaligen Obmann des Eidgenössischen Schwingerverbands Mario John sowie mit Vertretern der IG ESAF 2025. Das Projekt startete schliesslich mit dem Kick-off Workshop vom 21. Juni 2013 in Netstal, zusammen mit dem Kernteam der IG und den am Projekt beteiligten Mitarbeitern des ITF. Dabei wurden die Ziele und die gemeinsame Vision definiert. Durch die vorangegangene Rechercharbeit konnte den Teilnehmern bereits ein zu erwartendes Mengengerüst präsentiert werden, welches aufgrund vergangener Feste erstellt wurde. Aus der Diskussion ergaben sich hierfür weitere Ergänzungen.

In einer ersten Runde von Interviews, Geländebesichtigungen und Gesprächen mit regionalen und nationalen Schlüsselpersonen, dem Schwingerumfeld (Verbände, aktive und ehemalige), privaten Unternehmungen sowie Organisatoren und Beteiligte vorangegangener und kommender Feste, wurden die Erfahrungen, Erwartungen und Potentiale einer solchen Veranstaltung geklärt (Details hierzu finden sich in den jeweiligen Arbeitsbereichen).

Am zweiten Workshop mit der IG ESAF 2025 (30. September 2013), sowie an der Informationsveranstaltung im Rahmen der Hauptversammlung des Glarner Kantonalen Schwingerverbands vom 5. Dezember 2013, konnten vertiefte Inputs, Wünsche und Reflexionen aufgenommen werden, welche zu weiteren Abklärungen seitens der Projektverantwortlichen führten.

Arbeitsbereiche

Mittels des nun vorhandenen Mengengerüsts, den Inputs aus den Workshops und den zahlreichen Expertengesprächen wurden Arbeitsbereiche definiert und eine Event-Skizze erstellt, welche zur Orientierung und als Ausgangspunkt weiterer Detailabklärungen diente. Diese Abklärungen wurden in Treffen mit der Armee, dem öffentlichen Verkehr (PostAuto und SBB), Event-, Finanz- und Sponsoringexperten des ITF sowie weiteren Sitzungen mit Vertretern des Schwingerumfelds, Eventinfrastrukturanbieter und OK-Mitgliedern des Frauenfelder und Burgdorfer Eidgenössischen in den folgenden Bereichen getätigt:

- **Bauten und Wettkampfplätze**
- **Verkehr und Logistik**
- **Unterkünfte**
- **Helferwesen**
- **Finanzen und Sponsoring**

Auf Basis der Event-Skizze und dem Mengengerüst wurde zusammen mit möglichen Leistungserbringern, Behörden und weiteren involvierten Parteien die Umsetzbarkeit in allen Arbeitsbereichen geprüft, beurteilt und schriftlich festgehalten.

2 Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest

Bereits 1895 wurde in Bern das erste Eidgenössische Schwing- und Älplerfest durchgeführt. Seither ist viel Zeit vergangen – vor allem aber hat sich das traditionelle Fest in 100 Jahren zum Megaevent und zum grössten Schweizer Sportanlass entwickelt. Anders wie anno dazumal wird heute kein Wettheuen mehr durchgeführt, dafür wird die Veranstaltung während mehrerer Stunden live im Schweizer Fernsehen SRF übertragen.

2.1 Fest und Entwicklung

Die Entwicklungen die der Schwingsport und im Besonderen das Eidgenössische vor allem seit Luzern 2004 durchgemacht haben, sind in vielerlei Hinsicht beeindruckend.

Alleine das Netto-Budget, welches 2004 noch rund CHF 10 Mio. und 2013 beim ESAF in Burgdorf auf rund CHF 25 Mio. angestiegen ist, zeigt das riesige Wachstum des Events.

Diese rasante Veränderung birgt auch Gefahren und Risiken. Dabei stehen u.a. folgende Fragen im Zentrum: Können die finanziellen Aufwendungen in Zukunft noch getragen werden? Können die zunehmenden Sicherheitsrisiken bei einem so grossen Publikumsaufmarsch (rund 300'000 Personen in Burgdorf 2013) problemlos bewältigt werden? Können in Zukunft noch genügend Helfer motiviert werden, freiwillig den Anlass zu stützen? Im Weiteren melden sich vermehrt Stimmen aus dem Kreise der Schwinger, welche der Kommerzialisierung „ihres“ Eidgenössischen kritisch gegenüberstehen. Im Hinblick auf das ESAF Estavayer 2016 wird es noch keine Änderungen geben, da das Pflichtenheft bereits unterschrieben ist. Im Hinblick auf das ESAF in Zug 2019 kann das angepasste Pflichtenheft erstmals umgesetzt werden. Diese Anpassungen basieren auf einer Studie der Hochschule Luzern (bis dato nicht veröffentlicht), welche die Eidgenössischen in diesem Jahrhundert unter die Lupe nimmt und mit einer breit angelegten Umfrage unter Festbesuchern, Schwingern und Sponsorenvertretern in Burgdorf die Herausforderungen zu Tage fördern soll. Gemäss Aussagen von Mario John Ende 2013, wird aller Voraussicht nach darauf hingearbeitet, die Kosten, Aufwände und das Wachstum kontrolliert zu dämpfen. Gleichzeitig steht punkto Grösse bereits fest, dass in Estavayer zumindest die Arena mit über 52'000 Plätzen die gleichen Dimensionen wie in Burgdorf erreichen wird (Schlussgang, 23.10.2013). Auch die Gespräche, welche die Verfasser dieser Studie generell und mit den Verantwortlichen des ESAF Zug 2019 geführt hatten, deuten daraufhin, dass eine Verkleinerung des Anlasses in nächster Zeit nicht möglich sein wird.

Eine zukünftige Ausrichtung und Entwicklung des Eidgenössischen ist einerseits abschätzbar. Zum jetzigen Zeitpunkt aber eine verlässliche und definitive Aussage zur Durchführbarkeit des Anlasses in elf Jahren zu machen, gestaltet sich schwierig, da auch weitere gesellschaftliche (bspw. Image des Schwingens), politische (bspw. Bereitschaft zur materiellen Unterstützung) und wirtschaftliche (bspw. zahlungskräftige Sponsoren) Abschätzungen mit in Betracht gezogen werden müssen.

2.2 Entscheid über Durchführungsort

Die Abgeordnetenversammlung des Zentralvorstandes des Eidgenössischen Schwingerverbandes (ESV) entscheidet über den Durchführungsort eines ESAF. Turnusgemäss findet 2025 das Eidgenössische in der Nordostschweiz statt. Dem Nordostschweizerischen Schwingerverband (NOSV) sind die Kantonalverbände Zürich, St. Gallen, Thurgau, Graubünden, Glarus, Appenzell und Schaffhausen angegliedert. Die NOS-Versammlung entscheidet, welche(r) Kandidat(en) dem Zentralvorstand zur Kandidatur vorgeschlagen wird/werden. Kann sich der Teilverband nicht auf einen einzelnen Kandidaten einigen, bzw. sind mehrere Kandidaten gewillt, sich der Kandidatur zu stellen, kommt es zu einer sogenannten Kampfwahl (vgl. Burgdorf gegen Thun ESAF 2013 oder Genf-Neuenburg-Estavayer ESAF 2016). Entscheidet

sich der Teilverband explizit für einen Kandidaten, können sich die unterlegenen dennoch direkt bei der Abgeordnetenversammlung als legitime Kandidaten aufstellen lassen. Ohne Rückhalt des eigenen Teilverbandes sind die Erfolgsaussichten in diesem Falle jedoch gering.

2.3 Daten und Termine

Terminliche Vorgaben, wann der NOSV die interessierten Bewerbungen einfordert, diskutiert und sich entscheidet gibt es bis heute nicht. Es gilt die Regel, die Kandidatur vorzeitig bekannt zu geben; so, dass der Zentralvorstand die Durchsicht des Dossiers sowie die Besichtigung vor Ort vor der Wahl vornehmen konnte. Der Entscheid über den Austragungsort eines ESAF wird im ESV immer vier Jahre vor dessen Durchführung gefällt. Für das ESAF 2025 dementsprechend im Frühjahr 2021.

2.4 Verband und Strukturen

Der Eidgenössische Schwingverband wurde 1895 gegründet und besteht heute aus 5 Regionalverbänden sowie der Sektion Ehrenmitglieder ESV und dem Eidgenössischen Jodlerverband. Der Kantonalverband Glarus gehört zusammen mit den umliegenden Ostschweizer Kantonen SG, TG, AI/AR, SH, ZH und GR zum Nordostschweizerischen Schwingverband.

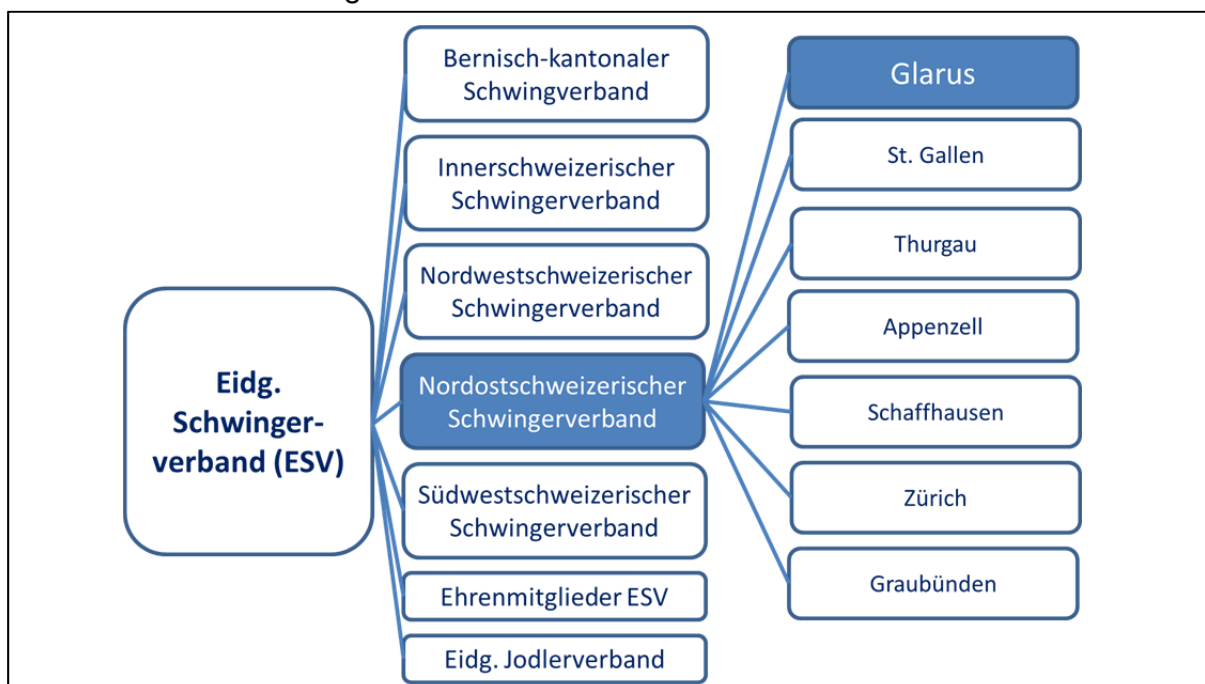


Abbildung 2: Organigramm Eidgenössischer Schwingverband

3 Idee und übergeordnete Rahmenbedingungen

Am Anfang einer jeden Detailabklärung steht eine Idee. Wird eine solche Idee weiterverfolgt, gilt es Details abzuklären und Rahmenbedingungen einzuhalten. Nachfolgend werden die Ideen und Motivationen der Initianten genannt sowie Grundvoraussetzungen aufgezeigt, welche bei einem Eidgenössischen zu beachten sind.

3.1 Idee und Motivation

Mit der Idee der erstmaligen Austragung eines Eidgenössischen im Glarnerland – ein Event mit nationaler Ausstrahlungskraft – verfolgen die Initianten das Ziel, sämtliche Bevölkerungskreise zu begeistern und gemeinsam mit der gesamten Region und ihren Organisationen die einzigartige Attraktivität des Kantons erlebbar zu machen. Nebst der explizit genannten Verbindung von Brauchtum und Innovation, welche das Glarnerland wie keine andere Schweizer Region verkörpert, sollen auch dem heimischen Schwingsport neue Impulse verliehen werden. Nebst diesen weichen Erfolgsfaktoren, sollen über längere Zeit eine hohe Wertschöpfung für die Region erwirtschaftet werden sowie eine positive touristische Wirkung für den Kanton generiert werden.

3.2 Wertverständigung

Bereits beim Kick-off Treffen vom 21. Juni 2013 in Netstal stand gleich zu Beginn fest, dass für ein Fest in dieser Grössenordnung nur eine Variante "Glarnerland plus" in Frage kommen kann. Es braucht also die Unterstützung der kantonalen Schwingverbände St. Gallen und allenfalls Schwyz. Hierzu liegen bereits Interessensbekundungen des Schwingclubs Mels vor, welcher einer Kandidatur und Mitwirkung eines Eidgenössischen im Glarnerland wohlwollend gesinnt ist. Im Weiteren wurden Werte diskutiert und definiert, welche im Vorfeld, während des Fests und im Nachgang zu vermitteln seien. Die Initianten bekennen sich somit von Anfang an zu den folgenden Werten:

Brauchtum und Innovation

- Im Zentrum des Festes steht klar der Schwingsport. Dem Schwingen sollen durch die Austragung neue Impulse verliehen werden und dadurch mehr Jungschwinger angesprochen werden. Im besten Fall hat man bis 2025 einen Glarner Schwinger, der vorne mitmischen kann.
- Das ESAF ist Brauchtum pur – dies wird als Chance für Glarus und den Tourismus gesehen: Brauchtum ist für das Glarnerland zentral und ein Schub wird als nötig empfunden. Dementsprechend soll auch der ganze Festakt urchig und volkstümlich sein.
- Da die Vorbereitungen mehrere Jahre vor der Austragung beginnen, lässt dies Zeit und Raum für Innovation. Wenn das „Feuer“ der Initianten auf die Bevölkerung übertragen werden kann, können neue Ideen entwickelt und umgesetzt werden.

Finanzen und Wertschöpfung

- Nach Möglichkeit sollen regionale Produkte und regionale Unternehmen bevorzugt werden. Wo dies aufgrund Kapazitätsgrenzen oder durch Sponsorenbestimmungen nicht möglich ist, sollen zumindest Ergänzungsangebote (bspw. „Glarnerzelt“) oder Kooperationsmöglichkeiten gesucht werden.
- Ziel wird sein, das Fest ohne Defizit durchführen zu können. Unter anderem müssen frühzeitig Gespräche mit Kanton und Gemeinde geführt werden, um die benötigten Mannstunden und Sachleistungen aufzuzeigen.
- Die Initianten verpflichten sich, immer und von Anfang an transparent zu sein und ehrlich mit der Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Ausstrahlung gegen innen

- Sämtliche Bevölkerungskreise sind für dieses Generationenprojekt miteinzubeziehen, zu überzeugen und zu begeistern.
- Skeptische und kritische Stimmen müssen ernst genommen und früh in die Diskussion eingebunden werden.
- Ein ESAF ist ein Langzeitprojekt: Effekte sind nicht nur über drei Tage sondern über mehrere Jahre spürbar.

Ausstrahlung gegen aussen

- Bisherige Austragungen haben gezeigt, dass ein ESAF automatisch viele neue Jungschwinger mobilisiert, wovon einige dem Schwingsport über Jahre treu bleiben.
- Ein Eidgenössisches vermag mit positiven Werten über die regionalen Grenzen hinaus in die ganze Schweiz und ins nahe Ausland zu strahlen.
- Die einzigartige Attraktivität des Kantons Glarus wird erlebbar gemacht. Die Impulse generieren eine positive touristische und wirtschaftliche Langzeitwirkung im Kanton.

3.3 Anspruchsgruppen

Während den Vorbereitungen, der Kandidatur und der Durchführung eines solchen Generationenprojektes, sind zu verschiedenen Zeiten diverse Anspruchsgruppen betroffen und involviert. Diese Anspruchsgruppen haben je nach Meilenstein im Projektablauf jeweils unterschiedlich hohe Einflüsse und Interessen rund um das Fest, die es zu berücksichtigen gilt. Im Anhang A findet sich eine Stakeholder-Matrix, welche diese Anspruchsgruppen nach Einfluss und Interesse definiert.

3.4 Mengengerüst

Einem Eidgenössischen liegt ein gewisses Mengengerüst vor, welches sich vom heutigen Standpunkt aus, unabhängig vom Durchführungsort und –jahr, als gegeben betrachtet werden muss. Angefangen mit den Besucherzahlen, welche sich seit den letzten zwei Durchführungen bei rund 250'000 – 300'000 eingependelt haben. Auch an der Grösse der Arena, mit über 52'000 Plätzen jeweils eine der weltweit grössten

mobilen Stadien, wird bei den nächsten beiden Austragungen in Estavayer und Zug festgehalten. Gemäss verschiedener Abklärungen der Autoren, wäre eine Verkleinerung der Arena v.a. aus zwei Standpunkten problematisch: Erstens könnten die Mindereinnahmen das Kostendach nicht tragen und zweitens macht eine Verkleinerung aufgrund der weitaus grösseren Nachfrage keinen Sinn. Gleichzeitig kann aber auch gesagt werden, dass eine Vergrösserung der Arena nicht in Frage kommt. Einerseits ist man laut Aussagen des Arenabauers Nüssli AG in technisch-baulicher Hinsicht nahe am Kapazitätsmaximum angelangt, andererseits bringt ein Ausbau neben Platzproblemen weitere logistische Risiken mit sich (Sicherheit, Besucherlenkung etc.).

Aufgrund der weiter unten noch beschriebenen Verkehrs- und Platzproblematik hat sich die IG ESAF 2025 auf folgende Grössen geeinigt und als maximale Kapazität definiert:

- 50'000 Zuschauer in der Arena
- 250'000 Festbesucher Total

3.5 Pflichtenheft

Viele der hier getroffenen Aussagen basieren auf den Bestimmungen des aktuellen Pflichtenhefts (gültig für Burgdorf 2013 und Estavayer 2016). Wie schon unter Kapitel 2.1 beschrieben, werden sich zukünftige Anpassungen im Pflichtenheft aller Voraussicht nach vor allem mit Einschränkungen bezüglich des Eventwachstums befassen (Anzahl Besucher, Budget, Arena). Das neue Pflichtenheft sollte ab 2015 einsehbar sein.

4 Untersuchung der zentralen Arbeitsbereiche

In den nachfolgenden Abschnitten werden die wichtigsten Dossiers aufgezeigt. Dabei werden zuerst die Herausforderungen erwähnt und nachfolgend die Fakten erläutert. Zu gewissen Dossiers sind im Anhang zusätzliche Informationen zu finden, auf die jeweils direkt verwiesen werden.

4.1 Standort / Bauten / Wettkampfplätze

Der zentrale Bereich eines Eidgenössischen ist der Standort der Arena mit den Schwingplätzen, den allfälligen zusätzlichen Wettkampfplätzen sowie dem Festplatz. Mit dem Flughafen Mollis war dieser Standort bereits zu Beginn gesetzt und in der zentralen Fragestellung für die Machbarkeitsstudie verankert.

Herausforderungen

Auch das ESAF 2025 im Glarnerland kann, ähnlich wie Burgdorf 2013, als „Fest auf der grünen Wiese“ beurteilt werden. Das heisst, es wird nicht ein bestehendes Fussball- oder Leichtathletikstadion benutzt und entsprechend müssen zusätzliche Voraussetzungen vorhanden sein oder geschaffen werden. Entscheidende Kriterien bei der Wahl des Standortes für die Wettkampfplätze und den Festbereich sind Grösse, Beschaffenheit des Bodens, Grundeigentum und Verfügbarkeit sowie Erschliessung und Erreichbarkeit sowohl für die Bauphase als auch während dem Festwochenende.

Fakten

Der untersuchte Standort am Flughafen Mollis misst im nördlichen Bereich eine Breite von ca. 650 m und in der Länge (nord-süd) von knapp 2 km, wobei die asphaltierte Start- und Landepiste 1.8 km lang ist. Die grosszügige freie und ebene Fläche eignet sich grundsätzlich gut für den Aufbau der Arena und die Durchführung des Festes. Das Stadion mit den Schwingplätzen und der Tribüne für die erwarteten ca. 50'000 Zuschauer misst im Durchmesser rund 220m. Dazu benötigt es rund um das Stadion genügend Evakuationsraum für Notfälle. Dies ist im nördlichen Teil des Flughafens vorhanden. Der aktuelle Zonenplan der Gemeinde Glarus Nord sieht keine baulichen Veränderungen vor, die das ESAF 2025 massgeblich behindern werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die im Zonenplan eingezeichnete Gewerbezone sowie zeigt die Grössenverhältnisse für die Arena sowie den Festbereich.

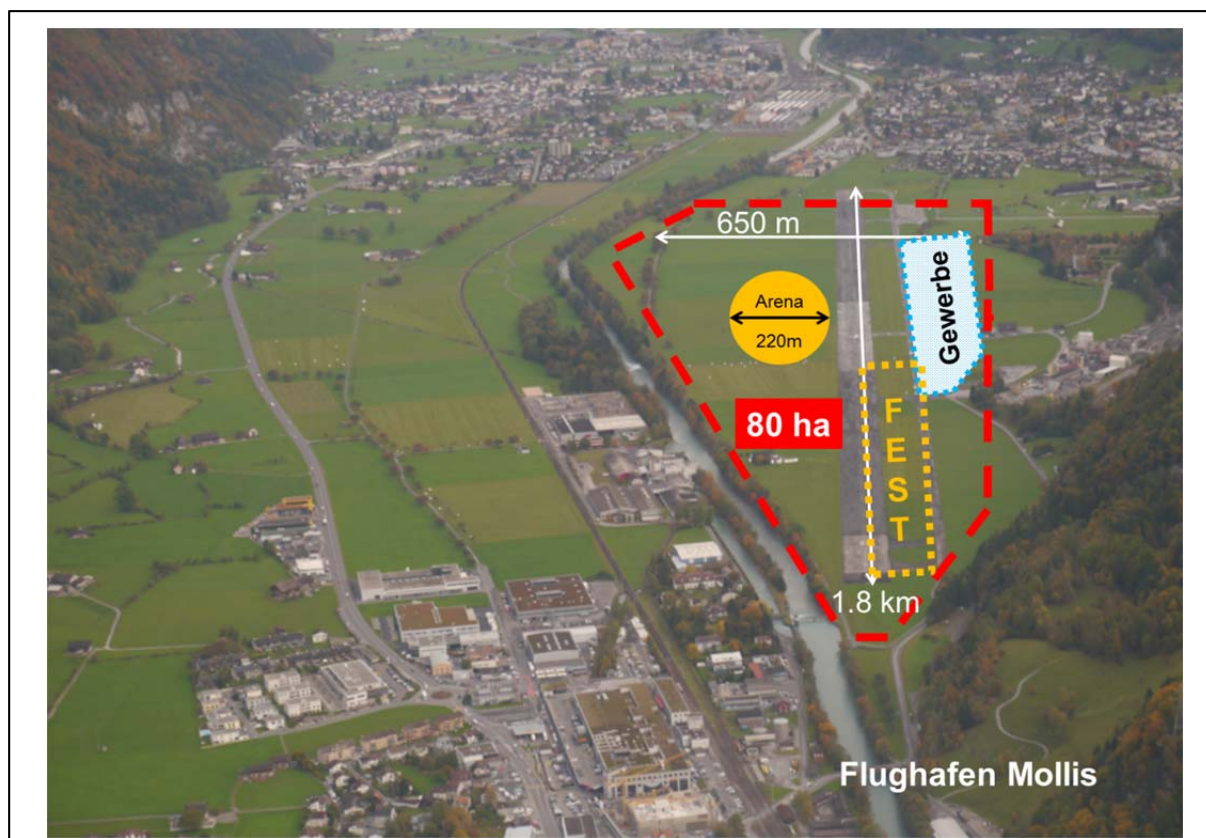


Abbildung 3: Luftaufnahme Flughafen Mollis mit Grössenverhältnissen des Areals, Flugpiste, Arena, Festplatz und Gewerbezone

Ein ESAF auf der „grünen Wiese“ ist nur mit zusätzlichen baulichen Aufwendungen, insbesondere im Tiefbau und der benötigten Infrastruktur möglich. Die Bodenbeschaffenheit ist einerseits bezüglich des Fundaments der Arena entscheidend und während der Festphase muss eine grosse Menge an Zuschauern über drei Tage ertragen werden können. Insbesondere bei Schlechtwetter ist eine stark beanspruchte Wiesenfläche wie beispielsweise für Parkfelder oder auch die zentralen Aufenthaltsbereiche auf dem Festgelände speziell mit Platten zu belegen, um als Untergrund über die gesamte Festdauer zu bestehen. Andererseits ist der Untergrund in der Auf- und Abbauphase ein sehr wichtiges Kriterium, welches die Bautransporte erleichtert und weniger zusätzliche Tiefbauarbeiten benötigt. Die 1.8 km lange befestigte Piste auf dem Flughafen Mollis ist insbesondere für die Bau- als auch für die Festphase ein grosser Pluspunkt des Standortes.

Ohne das Einverständnis der Grundeigentümer kann kein Fest durchgeführt werden. Die Eingriffe und somit Einschränkungen für die Eigentümer oder vielmehr die Pächter beginnen bereits zwölf Monate im Voraus und die landwirtschaftlich genutzten Flächen sind während dem Sommer 2025 nur beschränkt zu bewirtschaften. Je nach Nutzung und auch Wettervoraussetzungen sind die Wiesen auch einige Zeit über das Fest hinaus mehr oder weniger stark beeinträchtigt. Auf dem Flughafen Mollis sind die Eigentumsverhältnisse auf wenige „bekannte“ Institutionen und Körperschaften verteilt. Neben den Grundeigentümern müssen die Pächter und die entsprechenden Pachtverhältnisse frühzeitig geklärt werden.

Aktuell läuft für das Gelände des Flughafen Mollis ein Umnutzungsverfahren. Die Gemeinde Glarus Nord plant den bisherigen Militärflughafen zukünftig in eine zivile Nutzung zu überführen und ist aktuell in Verhandlungen mit der Grundeigentümerin „Armasuisse“ sowie der zukünftigen Betreibergesellschaft. Weitere Voraussetzung für die neuen Nutzungspläne ist die Annahme des Gemeinderichtplans (GRIP) durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Glarus Nord anlässlich der ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 2. Oktober 2014. Gemäss Aussage des Gemeindepräsidenten von Glarus Nord sollte die neue Nutzungssituation bis ins Frühjahr 2015 vertraglich geklärt sein.

Die Erschliessung des Festgeländes und der Arena ist bezüglich Strom, Frisch- und Abwasser zu gewährleisten. Der Grossaufmarsch an Besuchern erfordert hohe Infrastrukturkapazitäten. Die konkreten Erschliessungs- und Umnutzungspläne für den Flughafen Mollis sehen vor, die Infrastruktur für Frisch- und Abwasser sowie Strom die kommenden Jahre auszubauen. Insbesondere für die Frisch- und Abwasser-Infrastruktur können somit hohe Projektkosten eingespart werden. Es gilt lediglich sicherzustellen, dass die Kapazitäten ausgebaut werden um die enormen Spitzenwerte wie beispielsweise für den Strom (2500 kW) zu sichern.

Die Erreichbarkeit des Festgeländes in der Auf- und Abbauphase sowie auch der Festphase wird in Kapitel 4.2 Verkehr und Logistik beschrieben.

4.2 Verkehr und Logistik

Der Verkehr ist als ein zentraler Arbeitsbereich definiert und stellt an jedem ESAF eine der grössten Herausforderungen.

Herausforderungen

Im Bereich Verkehr und Logistik ist die geballte Anreise der Festbesucher am Samstagmorgen und die konzentrierte Abreise am Sonntagabend des Festes entscheidend. Das gilt sowohl für die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr als auch für die individuelle Anreise. Des Weiteren sind geschickte Logistikrouten zu entwickeln, die in der Aufbau- und Abbauphase des Festes sowohl die Bewohner als auch die ansässigen Firmen möglichst wenig belasten. Die Einschränkungen für den Flugbetrieb sind in diesen 12 Wochen stark und es ist fraglich ob ein geregelter Flugbetrieb möglich ist. Allerdings sollten Hubschrauber vom Auf- und Abbau nicht betroffen sein.

Fakten

Es gibt vier Phasen, die für den Verkehr relevant sind:

- Phase 1) Vor dem Schwingfest/Aufbauphase/Interessenbesuche im Vorfeld
- Phase 2) Zubringer Festplatz Samstag und Sonntag 05.45 - 07.15 Uhr
- Phase 3) Tagesbetrieb für Helfer, Anwohner, Besucher ohne Arena-Eintritt
- Phase 4) Abreise am Sonntagabend nach dem Schwingfest

In der achtwöchigen Aufbauphase (Phase 1) werden für die Arena und das Fest gemäss dem Tribünenbauer über 200 Fahrten nötig und nochmals so viele Fahrten in den vier Wochen der Abbauphase. Gleichzeitig setzen ca. drei Wochen vor dem Schwingfest Interessensbesuche von Schwingsportbegeisterten ein, die zu Hunderten das Festgelände inspizieren. Das Gros der Campingplätze wird bis Freitagmittag bezogen sein. Wenn der Camping sehr nahe am Festgelände ist, dann entsteht kein weiterer Verkehr auf den Strassen oder mit Shuttlebussen.

Für das Glarnerland gestaltet sich die Phase 2 als besonders schwierig. In der Stosszeit müssen innert 90 Minuten rund 27'000 Besucher (geschätzt die Hälfte aller Arena-Zuschauer und Helfer) auf der Schiene oder mit PostAuto-Shuttles befördert werden. Zwischen Ziegelbrücke und Näfels führt nur ein Gleis zum Festgelände. Somit können laut Schätzungen der SBB-Experten nur rund 10'000 Besucher in dieser Phase mit der Bahn transportiert werden. Auch melden die Experten einen Handlungsbedarf, was die Infrastrukturen auf den Bahnhöfen anbelangt. Den grössten Handlungsbedarf hat diesbezüglich sicher der Bahnhof Näfels, der bauliche Massnahmen erfordert.

Rund ein Drittel aller Festbesucher (ca. 17'000 Schwingsportfreunde) werden in dieser Phase mit Shuttles transportiert, was bei einer Kapazität von 100 Personen pro Bus rund 170 Fahrten oder ca. 85 Bussen entspricht. Ebenfalls eine grosse Herausforderung ist die Anreise mittels Individualverkehr. Deshalb sind die schwierigen verkehrstechnischen Rahmenbedingungen im Glarnerland in der Routenplanung zu berücksichtigen.

Die restlichen Besucher reisen zu Fuss ab Parkplätzen oder dem Camping, mit Velos oder durch private Taxidienste an. Die „Phase zwei“ ist als matchentscheidend zu betrachten.

In Phase 3 ist der Tagesbetrieb im öffentlichen Verkehr sicher zustellen, weil Helfer und Festbesucher ständig an- und abreisen und weil die Bevölkerung auch mobil bleiben soll, wenn auch mit gewissen Einschränkungen während dem Festwochenende.

Die letzte Phase kann sich erfahrungsgemäss auf ca. drei Stunden hinausziehen. Hier sind Stauräume im ÖV-Bereich entscheidend, damit die Sicherheit der Besucher gewährleistet ist.

Generell muss darauf geachtet werden, dass die Achse Näfels-Glarus auf der Strasse nicht stark tangiert ist, weil diese in der Vergangenheit immer wieder überlastet war. Obwohl die Realisierung der Umfahrung Näfels in den kommenden Jahren allenfalls wieder zum Thema werden könnte, wird sie in dieser Studie nicht behandelt. Berücksichtigt sind jedoch die beiden Bauvorhaben Spange Netstal (Erschliessung Flughafen Mollis) sowie die Stichstrasse Näfels (Umfahrung Näfels zum Flughafen Mollis).

4.3 Unterkünfte

Bisherige Eidgenössische Schwing- und Älplerfeste zeigten, dass die Besucher eine Vielfalt von Übernachtungsmöglichkeiten nutzen. Diese reichen vom herkömmlichen Hotelbett, über Massenunterkünfte in Turnhallen, eigene Zelte und Campingwagen sowie unzählige Privatbetten.

Herausforderungen

Um das Verkehrsaufkommen und die Auslastungen des ÖV so gering wie möglich zu halten, ist es wichtig, Unterkünfte im nahen Einzugsgebiet anbieten zu können. Idealerweise können demzufolge möglichst viele Unterkünfte in Gehdistanz erreicht werden. Hierbei sind auf die Befindlichkeiten der verschiedenen Anspruchsgruppen zu achten (Sportler, Funktionäre, Helfer und Zuschauer), die Zimmer entsprechend früh zu reservieren und zuzuteilen. Nebst den Standard- bzw. Komfortbedürfnissen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen und ob entsprechende Unterkunftsangebote in genügender Anzahl vorhanden sind, ist aus heutiger Sicht insbesondere fraglich, welche Angebote 2025 noch bestehen bzw. neu dazukommen.

Fakten

Aufgrund bisheriger ESAF-Erfahrungen und der Einschätzung zur künftigen Entwicklung, kann davon ausgegangen werden, dass rund 7'500 Hotelbetten, 1'100 Betten in Gruppenunterkünften und 7'500 Camping und Zeltplätze nachgefragt werden.

Dank einer ausführlichen Situationsanalyse mittels Datenmaterial des Bundesamts für Statistik, Heidiland Tourismus und Touristinfo Glarnerland, Internetrecherchen, einer persönlichen Einschätzung eines Ortskundigen Tourismusexperten sowie der identifizierten ca. 40 ha grossen Zelt- und Campingfläche neben dem Festgelände, konnte folgendes Unterkunftspotential eruiert werden:

Innerhalb 30 Minuten mit öffentlichem Verkehr erreichbar:

- 1'300 Hotelbetten
- 1'700 Betten in Gruppenunterkünften
- 34'000 Camping und Zeltplätze (hypothetisches Potential aufgrund der grossen vorhandenen Fläche)

Zusätzlich innerhalb 60 Minuten mit öffentlichem Verkehr erreichbar:

- 4'000 Hotelbetten
- 1'500 Betten in Gruppenunterkünften

In diese Berechnungen ist das Potential der Stadt Zürich mit rund 13'000 Hotelbetten und einer Erreichbarkeit von 60 Minuten (Hauptbahnhof) noch nicht berücksichtigt.

Die 1'300 Hotelbetten welche innerhalb von 30 Minuten erreicht werden können, werden wahrscheinlich zum grössten Teil bereits durch Athleten, Funktionäre und andere Beteiligte besetzt werden. Zudem wird darauf verwiesen, dass unter den erfassten Hotels viele Kleinbetriebe mit weniger als 50 Betten aufgelistet sind. Auch bezüglich der Kategorie entsprechen viele Betriebe nicht einem gepflegten Dreister-

ne-Standard. In unmittelbarer Nähe zum allfälligen Festgelände auf dem Gebiet Erlen bei Mollis, könnte der Camping- und Zeltplatz erstellt werden.

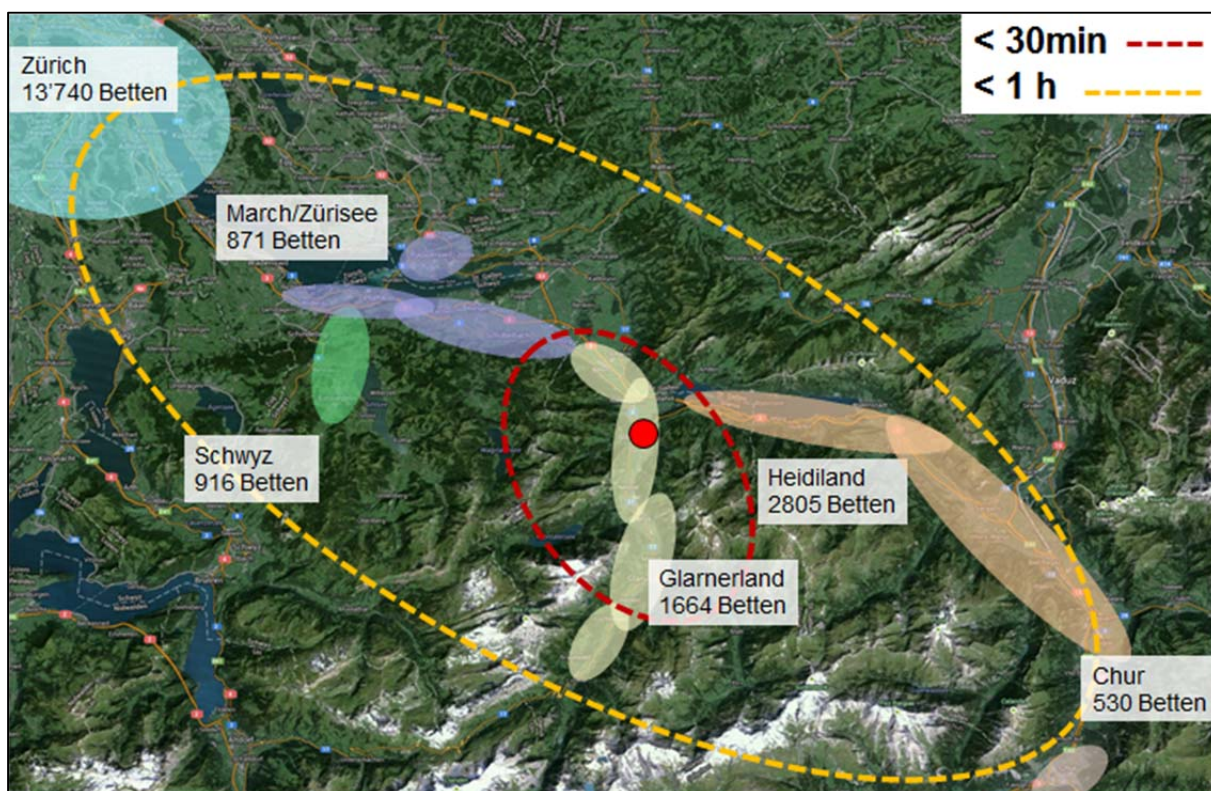


Abbildung 4: Übernachtungsmöglichkeiten mit zeitlicher Entfernung zum Anlass

4.4 Helferwesen / OK / Support

Das Zusammenspiel und die Aufgabenteilung zwischen OK, Helfern sowie der Armee und dem Zivilschutz ist einer der Schlüsselerfolgsfaktoren in der Organisation eines eidgenössischen Schwingfestes.

Herausforderungen

Im Bereich Helfer sind die Herausforderung insbesondere die grosse Anzahl Beteiligter, die am ESAF-Wochenende im Einsatz stehen, das Rekrutierungsnetzwerk sowie das Fachwissen und die Motivation eines jeden Einzelnen.

Über Jahre muss ein qualifiziertes, schlagkräftiges Kern-OK zusammengestellt und weiterentwickelt werden, das über die nötigen zeitlichen Ressourcen verfügt. Dazu ist ein starkes Netzwerk aus Wirtschaft, Politik und Schwingerkreisen nötig. Die ideologische Unterstützung im Kreise der Glarner Schwinger ist noch gering.

Weiter muss die Zusammenarbeit mit der Armee gesichert werden, ohne die ein solches Fest nicht durchgeführt werden kann.

Fakten

Insgesamt werden zwischen 4'500 und 5'000 Helfer am ESAF-Wochenende im Einsatz stehen, die es zu führen gilt. Im Kern-OK leistet ein Mitglied sehr schnell mehrere Hundert Arbeitsstunden.

Für das ESAF 2013 in Burgdorf konnten 5'300 Dienstage der Armee eingesetzt werden. Davon benötigt die Organisation rund 75% der Aufwände im Tribünenbau und weitere Arbeitsstunden sind beim Bau von Zufahrtsstrassen und Brücken, beim Sanitätsdienst und der Verkehrsregelung geleistet. Auch das ESAF 2025 müsste auf die Unterstützung der Armee zählen können. Ein Gesuch sollte frühzeitig bei der Territorial-Region 4 eingereicht werden, um den Grossanlass bei der langfristigen Planung zu berücksichtigen. Es ist jedoch wichtig zu wissen, dass die Abklärungen zusammen mit dem OK und die Zusage der Armee jeweils erst zwei Jahre vor der Veranstaltung definitiv erfolgt. Die geleisteten Armeestunden sind bei einem Gewinn grundsätzlich via Ausgleichsfonds der EO zu begleichen.

4.5 Finanzen

Ein Fest in dieser Grössenordnung ist bezüglich Umsatzrahmen mit einem mittleren Unternehmen zu vergleichen. Obwohl noch viele Detailfragen ungeklärt sind, können auf Basis von Erfahrungen mit bisherigen Organisatoren und Experten zwar grobe aber zuverlässige Schätzungen vorgenommen werden.

Herausforderungen

Ein Fest auf der grünen Wiese hat, wie bereits erwähnt, Mehraufwendungen zur Folge. Dies bedingt, dass gewisse Rahmenbedingungen bereits in der Konzeptphase aktiv bearbeitet werden, um die Kosten bei der Umsetzungsphase im erwarteten Rahmen zu halten. Bisherige Veranstaltungen haben gezeigt, dass der „ESAF-Match“ auf der Kostenseite entschieden wird. Seitens Kosten sind im Glarnerland die Herausforderungen beim Verkehrskonzept kritisch sowie bei Bau und Infrastruktur zu beachten. Auf der Erlösseite spielt das Sponsoring eine zentrale Rolle, insbesondere auch, weil die Einnahmen bei den Eintrittten ausgereizt sind.

Fakten

Die Autoren erwarten, dass ein ESAF 2025 im Glarnerland im Kostenrahmen von CHF 30 Mio. organisiert werden kann. Aufgrund der aktuellen Vorzeichen bezüglich der gesellschaftlichen Beliebtheit dieses Grossevents und somit Attraktivität für Sponsoren wird eine Verkleinerung nicht so einfach zu bewerkstelligen sein. Dies zeigt auch die Entwicklung der letzten ESAF. Obwohl etliche Schwingfans eine Entwicklung zurück zu den Wurzeln wünschen und gewisse Organisatoren dies auch in Aussicht gestellt haben, konnten die Organisatoren der letzten Schwingfeste den Trend zu kommerziellen Grossevents nicht stoppen. Gründe dafür sind einerseits die ungebrochene Beliebtheit dieses Anlasses bei der Schweizer Bevölkerung, die weit über die traditionellen Schwingerkreise in Scharen das ESAF besucht. Andererseits stehen die Organisatoren unter einem Budgetdruck, der Eingeständnisse bezüglich Grösse und Kommerzialisierung bedingt, um am Ende eine ausgeglichene Bilanz zu präsentieren.

Bei den letzten Eidgenössischen konnten die Engagements mit Hauptsponsoren vergleichsweise einfach besetzt werden und das ESAF ist gemäss Aussagen von Sponsoringexperten auch in den kommenden Jahren für grosse nationale Unter-

nehmen eine äusserst attraktive Werbepattform, die den „Swissness“-Aspekt ideal verkörpert. Aktuell beteiligt sich ein Hauptsponsor mit rund CHF 750'000 am Event, wobei diese Unterstützung sowohl in Cash- als auch Sachleistungen beglichen wird.

Etliche Diskussionen haben die Ticketpreise von mittlerweile CHF 225 für einen gedeckten Tribünenplatz ausgelöst. Dank einem erfolgreichen Fest und auch den umfangreichen Leistungen wie integriertem ÖV-Billett haben sich die Kritiken zu den Eintrittspreisen zumindest aus den Medien schnell verabschiedet. Aufgrund der geführten Diskussionen ist aber eindeutig, dass die Eintrittspreise am oberen Ende sind. Zugleich ist aus Gesprächen mit der SBB zu erwarten, dass die Kosten für die integrierte ÖV-Anreise in den kommenden Jahren steigen werden.

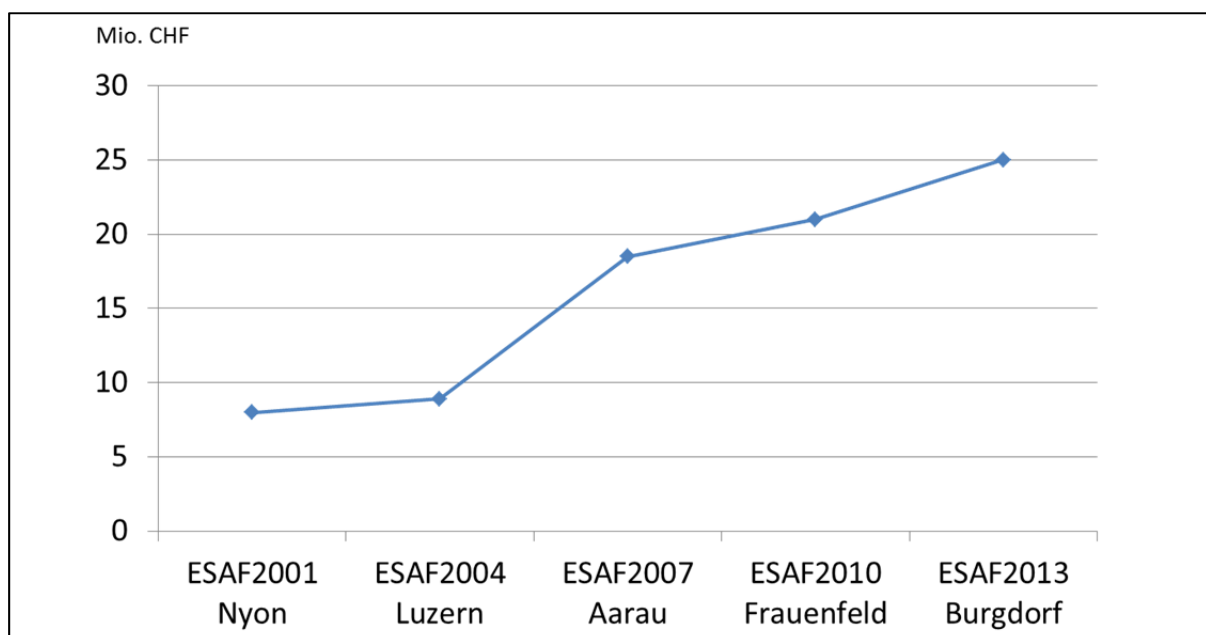


Abbildung 5: Budgetentwicklung der ESAF 2001 bis 2013

Bezüglich der Kosten sind Bau und Infrastruktur die grössten Kostenblöcke. Am Standort Flughafen Mollis sollten der Bau von Arena und Zelte sowie die Bereitstellung weiterer Infrastrukturen im Rahmen der letzten Jahre liegen. Jedoch sind Mehrkosten für eine funktionierende Verkehrslösung zu erwarten. Mit dem Ausbau des Bahnhof Näfels auf zwei Perrons sowie ein umfangreiches Shuttleangebot ist äusserst kostenintensiv.

4.6 Weitere Dossiers

Die nachfolgenden Arbeitsbereiche sind für die Durchführung eines ESAF sehr wichtig, werden aber aus Sicht der Machbarkeit als nicht kritisch eingestuft. Pro Arbeitsbereich werden kurz die Herausforderungen, Fakten und Erfahrungen notiert.

Sicherheit / Sanität

Das ESAF-Pflichtenheft definiert die wichtigsten organisatorischen und technischen Vorkehrungen, damit für Festbesucher, Athleten, HelferInnen und Bevölkerung die optimale Sicherheit gewährleistet ist.

Es sind vor allem die Abstimmung und die Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsleitung, den Ressorts und den involvierten Organisationen wie Polizei, Feuerwehr, medizinischen Einsatzkräften zu planen, koordinieren, informieren, schulen und üben. Insbesondere die abteilungsübergreifende Koordination stellt eine grosse Herausforderungen dar und es ist unabdingbar, dass die Zuständigkeiten, Kompetenzen und Verantwortung im Vorfeld geregelt, abgesprochen und durchgespielt werden. Es ist zu beachten, dass für bestimmte sicherheitsrelevante Aufgaben fachlich geeignete Personen eingesetzt werden.

Neben dem Fest zieht auch die Bauphase bereits zahlreiche Schaulustige an, dabei ist sicherzustellen, dass während dem Tag die Bauarbeiten ohne Behinderung und sicherheitskonform durchgeführt werden können. Eine Schliessung des Geländes für die Öffentlichkeit kann sowohl tagsüber als auch nach Arbeitsschluss nötig werden.

Der Einbezug der Gemeinde sowie des Kantons bezüglich konkreter Vorschriften im Sicherheitsbereich sind frühzeitig aufzunehmen, damit die nötigen Massnahmen bereits in der Planungs- sowie Bauphase berücksichtigt werden. Ein OK kann bei der Erstellung der Grob- und Detailkonzepte auf die bestehenden Erfahrungen der bisherigen Organisatoren bauen.

Die Sanitätsversorgung muss im Zusammenspiel mit der Armee, dem Kantonsspital und umliegenden Regionalspitälern, den Rettungsdiensten sowie den vorhanden lokalen und regionalen Arztstrukturen erfolgen. Die Erfahrungen zeigen, dass im Bereich Sanität nur professionelle Institutionen und Personen eingesetzt werden können.

Die private Sicherheit beinhaltet die Aufgaben Zutrittskontrollen und Sicherung/Überwachung von Arena, Festgelände, Sportlerzone, Medien- und SRF-Areal sowie Promotionsstände der Partner. Die privaten Sicherheitsfirmen müssen bereits frühzeitig einbezogen werden, um die Arbeit mit Polizei und Armee abzustimmen.

Catering / Verpflegung

Die Verpflegung kann so aufgebaut sein, dass sie die Werte und Traditionen des Kantons Glarus auf dem Festgelände abbildet. Dabei sollen nebst den grossen Caterern auch lokale Anbieter mit authentischen Angeboten vertreten sein. Eine gute Mischung mit entsprechender Vielfalt sorgt für eine sympathische Atmosphäre.

Oberstes Ziel ist es, die Bedürfnisse der Besucher zufrieden zu stellen. Eine der grössten Herausforderung dabei ist, in möglichst kurzer Zeit die Festbesucher über den Mittag zu verpflegen. Diesem Anspruch sind nur professionelle Gastronomen gewachsen, welche die Angebote mit den entsprechenden Prozessen im Griff haben.

Für das Organisationskomitee stellt sich die Frage, wie viel Geld mit der Vermietung der Festzelte und den Verpflegungsständen erwirtschaftet werden muss. Die Festzeltbetreiber müssen zu einem frühen Zeitpunkt in das Konzept des Bereichs Catering und Verpflegung miteinbezogen werden.

Für das Festgelände muss eine einheitliche Preispolitik entwickelt werden. Zudem soll der Nachschub aus einer Hand für alle Anbieter organisiert und abgerechnet werden.

An einem ESAF werden rund 11'000 Hauptmahlzeiten, 3'000 Morgenessen und 3'000 Zwischenverpflegungen umgesetzt (Zahlen ESAF Burgdorf 2013). Dazu kamen für Gäste des VIP-Caterings noch zusätzlich 5'000 Einheiten.

Unterhaltung / Festakt

Der Arbeitsbereich Unterhaltung / Festakt regelt zum einen die offiziellen Eröffnungs- und Schlussanlässe mit offiziellen Reden und traditionellem Rahmenprogramm.

Im Bereich Unterhaltung fokussiert sich die Arbeit auf die Events vom Freitag- und Samstagabend. Dies sind vorwiegend Konzerte in den diversen Festzelten. Dabei besteht die Herausforderung ein passendes Programm zusammen mit den unterschiedlichen Festzeltbetreibern zu entwickeln, die nötige Technik zu installieren und an den Abenden selber den Ablauf zusammen mit den Künstlern umzusetzen.

Es ist zu beachten, dass der Spannungsbogen vom traditionellen Eidgenössischen und einem kommerziellen Grossanlass stark durch das Unterhaltungsprogramm beeinflusst wird. Eine gezielte Programm- und Zeitplanung ist sehr wichtig.

Marketing / Kommunikation

Der Arbeitsbereich Marketing und Kommunikation ist an der Schnittstelle des Informationsaustauschs nach innen und aussen. Vor allem gegen aussen gibt es die unterschiedlichsten Anspruchsgruppen wie Bevölkerung vor Ort, die allgemeine Öffentlichkeit, die Sportler sowie auch die Partnerfirmen, deren Aktionen gut abgestimmt werden müssen.

Je nach Organisation und Aufgabenverteilung fällt auch die Akquise und Betreuung der Sponsoren in den Arbeitsbereich Marketing. Durch die grosse finanzielle Bedeutung des Sponsorings im Gesamtbudget des Eidgenössischen drängt sich eine Professionalisierung dieses Arbeitsbereiches auf. Die Integration von bezahlten OK-Personen in eine Organisationsstruktur mit ehrenamtlichen Personen erfordert allenfalls zusätzliche interne Kommunikationsarbeiten.

Grundsätzlich ist das ESAF ein Publikumsmagnet, der keine zusätzliche Werbung benötigt. Die Sponsoren, insbesondere auch die Berichte des TV-Partners SRF erreichen im Vorfeld aber auch am Wettkampfwochenende eine starke Verbreitung in der Öffentlichkeit.

Sport / Wettkämpfe

Der Arbeitsbereich Sport / Wettkämpfe spielt zumindest an den Wettkampftagen die Hauptrolle für das ESAF. Es gilt den Athleten, Betreuern und Funktionären optimale Rahmenbedingungen zu bieten, damit diese die bestmögliche Leistung abliefern können.

Selbstredend sind im Arbeitsbereich Sport / Wettkämpfe Organisationspersonen gefragt, welche die Fachkompetenz für das Schwingen besitzen und auch ein entsprechendes Netzwerk in die Schwingerszene mitbringen. Nur so können Abläufe und Vorkehrungen bestmöglich vorbereitet werden. Neben dem Wettkampfpplatz mit den 7 Schwingplätzen gilt es für die Sportler und Betreuer geeignete Räume (bspw. Zelte, Hallen) für die Wettkampfvorbereitungen und die Verpflegungs- und Erholungszeiten einzurichten. Diese müssen in unmittelbarer Nähe zur Arena sein, damit die Wege kurz und störungsfrei sind.

Neben dem Schwingen gehört auch das Steinstossen fix zu einem Eidgenössischen. Die Hornusser jedoch sind als Gäste eingeladen und der Veranstalter kann selbstständig entscheiden, ob ein Hornusser-Wettkampf in das ESAF integriert werden kann.

Nachhaltigkeit

Ein Grossanlass wie das Eidgenössische muss sowohl eine ökologische als auch ökonomische Nachhaltigkeit anstreben, um auch die soziale Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und Gesellschaft wahrzunehmen. Die Grösse stellt grundsätzlich eine Belastung für die Umwelt dar. Ein Nachhaltigkeitskonzept gibt der Organisation eine übergeordnete Leitlinie und hilft die negativen Einflüsse zu minimieren.

Nicht zuletzt tragen die Organisatoren eine grosse Verantwortung auch im wirtschaftlichen Bereich nachhaltig zu arbeiten. Einerseits soll für das Engagement der öffentlichen Hand auch eine entsprechende Wertschöpfung vor Ort, in der Region und auch der ganzen Schweiz ausgelöst werden. Andererseits muss es auch ein Ziel sein, die grosse Anzahl an ehrenamtlicher Arbeit den entsprechenden helfenden Vereinen zu entschädigen, was wiederum nur durch einen positiven Abschluss ermöglicht wird.

5 Lösungsansätze

Aufgrund der Untersuchung der Arbeitsbereiche sind zu den fünf zentralen Arbeitsbereichen mögliche Lösungsansätze ausgeführt. Die Vorschläge beruhen auf den Erfahrungen von bisherigen Organisatoren und dem Fachwissen von Experten.

5.1 Standort / Bauten / Wettkampfplätze

Die Benutzung des Flughafenareals und der angrenzenden Flächen sind frühzeitig mit den Eigentümern, Nutzern und Pächtern vertraglich sicherzustellen. Dabei sind neben dem Festwochenende vor allem auch die vorbereitenden Arbeiten und entsprechende Nutzungseinschränkungen zu berücksichtigen.

Bezüglich des laufenden Umnutzungsverfahrens muss mit der Gemeinde Glarus Nord sichergestellt werden, dass sich die neue Betreibergesellschaft vertraglich verpflichtet, die Durchführung des ESAF 2025 zu ermöglichen. Einerseits muss sichergestellt sein, dass die entsprechenden Vorarbeiten rechtzeitig gestartet werden können und dass die Bauphase sowie die Rückbauphase gemäss den bestehenden Erfahrungswerten (acht Wochen Aufbau und vier Wochen Abbau) stattfinden können. Aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses des ESAF 2025 im Glarnerland sollte es möglich sein, dass die Betreibergesellschaft Ihre Einschränkungen im Vorfeld und während der Festphase ohne Kostenfolge für den Veranstalter ermöglicht.

Ergänzend zur Rollpiste muss auf dem Festgelände für die Arena, Festzelte und zusätzliche Transportwege entsprechende befestigte Flächen geschaffen werden. Die gewünschte Konzeption des Festgeländes muss frühzeitig vorhanden sein, damit die weiteren Planungen rechtzeitig gemacht werden können und die Umsetzung fehlerfrei abläuft. Mit den Kieswerken in unmittelbarer Nähe des Festgeländes sind die Voraussetzungen beim Standort Flughafen Mollis ideal und durch die kurzen Wege können Kosten und Transportemissionen tief gehalten werden.

Um einen möglichst reibungslosen Auf- und Rückbau sicherzustellen, empfiehlt es sich, die gesamten Bau und Baumeisterarbeiten einem professionellen Partner zu übergeben. Dieser zeichnet sich für die Koordination der vielen Schnittstellen verantwortlich und definiert professionelle Grundlagen für die weiteren Hauptarbeiten, was für Ausschreibungen und Planung wesentlich ist.

Abschliessend ist mit den kantonalen und lokalen Amtsstellen die bau- und umweltrechtlichen Vorgaben bezüglich Infrastrukturen und Nutzung von ausgewählten Flächen zu verifizieren. Weiter gilt es auch klare Aussagen zu den sicherheitsrelevanten Bestimmungen zu erhalten. Zu diesen Aspekten haben die Autoren der Machbarkeitsstudie noch keine abschliessenden Antworten erhalten.

Während der Abklärungen zum Standort Flughafen Mollis kam auch die Frage nach alternativen Standorten auf. Insbesondere Gebiete in der Nähe des Bahnhofs Ziegelbrücke hätten wohl die Verkehrssituation entschärfen können. Diese alternativen Standorte wurden als weniger geeignet beurteilt. Die Hauptgründe dafür sind die Bo-

denbeschaffenheit, die durch Strassen und landwirtschaftliche Bauten zerstückelten Flächen sowie der diversen Eigentumsverhältnissen.

Kann die Arena und das Areal für weitere Veranstaltungen im Vorfeld des ESAF genutzt werden? Diese Frage wurde ebenfalls während den Abklärungen gestellt und die Abklärungen der Autoren haben ergeben, dass eine Nutzung vor dem offiziellen Festwochenende bau- und verkehrstechnisch kaum umsetzbar ist. Die Mietkosten für die Arena würden auch Veranstaltungen nach dem offiziellen Fest wirtschaftlich nicht lohnenswert machen.

5.2 Verkehr und Logistik

Die verkehrstechnische Erschliessung vor, während und nach dem Fest kann mit (Militär)-Brücken über die Linth verbessert werden. Als Faustregel gilt: Der Verkehr – egal ob zu Fuss, mit Auto oder ÖV – soll möglichst nicht gekreuzt werden, da jede Kreuzung Kapazitäten braucht (Ressourcen und Zeit).

Im Vergleich zu den aktuell täglich über 150 LKW Fahrten kann die Verkehrsinfrastruktur die zusätzlichen 400 Frequenzen durch das ESAF aufnehmen, die in der Auf- und Abbauphase des Festes (während total zwölf Wochen) anfallen.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt den aufgrund von Gesprächen mit SBB-Experten erarbeiteten Verkehrsschlüssel für die Phase 2.

Zubringer in der Phase 2	Anz. PAX direkt	Anz. PAX via Postaut	Total
Bahn	11000	11000	22000
Bis Bahnhof Näfels via Ziegelbrücke direkt	10000		
Bis Bahnhof Netstal vom Glarnerland direkt	1000		
Via Ziegelbrücke mit Umstieg PostAuto		8000	
Zu anderen Bahnhöfen mit Umstieg PostAuto		3000	
Auto	5000	6000	11000
Mit Parkplatz in Fussdistanz Süd	2000		
Mit Parkplatz in Fussdistanz Nord	3000		
Mit Parkplatz und Umstieg PostAuto		6000	
Andere Anreiseformen			11000
Private Taxidienste und Busse	8000		
Velo und zu Fuss	3000		
Camping (zu Fuss)			11000
Zu Fuss ab Camping/Unterkunft	11000		
PostAuto Shuttle		17000	

Tabelle 4: In Phase 2 zu transportierende Personen (Total 55'000)

Die Hälfte aller Festbesucher, die mit der Bahn anreisen, werden in Ziegelbrücke oder in den umliegenden Bahnhöfen Uznach, Reichenburg und Walenstadt von den PostAuto-Shuttles aufgenommen. Dazu sind infrastrukturelle Anpassungen im Bahnhof Näfels nötig, wie beispielsweise die Verlängerung der bestehenden Perronkante sowie der Bau einer zusätzlichen Perronkante auf der Seite des heutigen Zschokke-Areals und zukünftigen Escherparks in Näfels.

Rund 6'000 Besucher benötigen vom Parkplatz auf das Festgelände das PostAuto. Es sollen für die individuelle Anreise aus der Innerschweiz die Pässe Klausen und Prugel als Einfallstor dienen. Diese Festbesucher werden südlich vom Festgelände parkiert. In der Verkehrsplanung sind ebenfalls die Autobahnausfahrten Weesen,

Bilten und Niederurnen geschickt einzusetzen, damit die Besucher möglichst nahe ans Festgelände gebracht werden können. So sollen im Gebiet Schärhufen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, die möglichst so platziert sind, dass das Festgelände zu Fuss erreicht werden kann. Vorschläge für die geplanten Parkplätze sowie mögliche Shuttle- und Verkehrsrouten sind im Anhang ersichtlich.

In der Verkehrsplanung sind auch ca. 3'000 Veloparkplätze bereit zu stellen. Die Fusswege ins Festgelände sind attraktiv und kurzweilig zu gestalten und vom Verkehr total zu entflechten. Dies kann mit einer sinnvollen und durchgängigen Signalisation erreicht werden. Dann sind 2.5 km Weg zumutbar, was ca. einer halben Stunde Fussmarsch entspricht. In der Konzeption des ESAF 2025 ist stark auf Camping in nächster Umgebung zu bauen, da dies das Verkehrskonzept entlastet.

Während dem Fest ist die Ver- und Entsorgungslogistik zu bewerkstelligen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Zelte sowie die Verpflegungs- und Getränkestände auf dem Festgelände „rund um die Uhr“ mit Nachschub versorgt und regelmässig die Leergebinde und der Abfall entsorgt werden kann. Die Logistikroute und der Festbetrieb müssen bewusst getrennt sein (Anhang B). Die entsprechende Zufahrt respektive Erreichbarkeit ist von verschiedenen Seiten anzudenken. Die Versorgung wird orchestriert und benötigt unter den Lieferanten eine entsprechende Kommunikation und platzmässige Warteräume um Engpässe bei gewissen Zelten situativ zu managen. Eine offizielle Sperrstunde auf dem Festgelände ermöglicht zusätzliche Ver- und Entsorgungsfahrten sowie effiziente Reinigungsaufgaben.

Die vom Kanton Glarus projektierte Spange südlich des Flughafen Mollis würde die Verkehrserschliessung markant verbessern. Gemäss offiziellen Aussagen ist eine Umsetzung dieses Projektes sehr wahrscheinlich. Erste Entwürfe zur Routenplanung, insbesondere der Logistikrouten und des Besucherverkehrs sind in den Anhängen B - D ersichtlich.

5.3 Unterkunft

An der Situation (Anzahl, Qualität und Nähe) der Unterkünfte kann von Seiten Organisation nur bedingt Einfluss genommen werden. Sollte die touristische Entwicklung in der Region weder einen besonderen Schub noch einen größeren Einbruch erleben, zeichnet sich 2025 ein ähnliches Bild wie heute ab. Nicht voraussehbar sind ausserordentliche Vorkommnisse, wie beispielsweise die Erstellung eines Resorts mit mehreren Hundert Betten.

Die Übernachtungsthematik erfordert innovative Ansätze, welche in einem speziellen Hospitality Konzept aufgearbeitet werden müssten. Nebst den bereits praktizierten Übernachtungen in privaten Haushalten oder in Zivil- und Mehrzweckanlagen, könnte ein möglicher Lösungsansatz sein, mehr Übernachtungsgäste auf dem ESAF-Campingplatz vor Ort unterzubringen. Eine innovative Idee lieferte die Bündner Olympia Kampagne 2022. Ein Privatunternehmer konzipierte temporäre Unterkünfte in komfortablen Dreisterne-Standard. Mit einheimischem Gewerbe erarbeitet und die Nachhaltigkeit betonend, könnte dies auch ein spannendes Konzept für das ESAF 2025 sein.

5.4 Helfer / OK / Support

Die Rekrutierung der Helfer soll über die Vereine erfolgen, die sich bereits heute in der Organisation „Sport Glarnerland“ zusammenfinden. Ein ESAF wird als Grossveranstaltung Helferzulauf erfahren, der über die Kantonsgrenzen hinausgeht. Das zeigen auch die Reaktionen der benachbarten Schwingvereine, die Unterstützung geben wollen. Was die Armee anbelangt, ist zwar mit einer Verschärfung der Bedingungen zur Unterstützung von Grossevents zu rechnen. Aufgabenbereiche wie Bau, Sanität und Verkehr sollten aber gemäss den Gesprächen mit Verantwortlichen auch in Zukunft unterstützt werden.

Bereits heute besteht die Initiantengruppe ESAF 2025 aus Glarner Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik, die sehr gut vernetzt sind. Diverse Kontakte sollten es ermöglichen das Organisationskomitee mit einem guten Rekrutierungsprozess gezielt zu bilden. Aus Schwingerkreisen soll ein Trägerverein gegründet werden, der die Kandidatur portiert.

Auch wenn die Armee die Unterstützung des Anlasses erst zwei Jahre im Vorfeld befindet, ist eine frühzeitige Anmeldung sehr wichtig. Zudem ist zu empfehlen, dass die Armee in das offizielle OK eingebunden ist, um kurze Informationswege in beide Richtungen zu garantieren. Der Punkt der Kostenfolge bei einem allfälligen Gewinn ist insofern zu relativieren, dass diese Kosten politisch mit dem Instrument des Kostenerlasses wieder gestrichen werden können.

5.5 Finanzen

Die Autoren sind überzeugt, dass das ESAF 2025 im Glarnerland das Budget von CHF 30 Mio. (Netto) generieren kann. Dabei wird das Sponsoring eine zentrale Rolle spielen und rund die Hälfte der Gesamteinnahmen ausmachen. Das vorhandene Sponsoringpotential für den Schwingsport im Allgemeinen und dem Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest im Speziellen ist gemäss Einschätzung von bisherigen Organisatoren, involvierten Personen und auch externen Sponsoringexperten nicht ausgeschöpft. Die Königspartner wären wohl bereit für eine längerfristige Partnerschaft auch ein grösseres finanzielles Engagement einzugehen. Das bedingt aber, dass der Eidgenössische Schwingverband die Königspartner vertraglich an den Verband bindet und somit unabhängig der Organisatoren mehrjährige Planungssicherheit sicherstellt. Im Gegensatz zu den Sponsoren hat der ESV bereits eine vertragliche Zusammenarbeit mit dem Schweizer Fernsehen (SRF). Die finanzielle Beteiligung des SRF im Vergleich zu ähnlichen Grossveranstaltungen ist bescheiden und könnte ausgebaut werden. Auch wenn aktuell nicht abschliessend beurteilt werden kann, wie sich die Zusammenarbeit von ESV mit Königspartner und SRF entwickelt, ist eindeutig, dass sich das Sponsoring über die nächsten Jahre noch stärker professionalisieren muss und die Finanz- und Sachleistungen der Sponsoren eher ansteigen, dafür aber auch die Gegenleistungen und Präsenz vor Ort ausgebaut wird. Dieses Spannungsfeld wird noch zu engagierten Diskussionen innerhalb der schweizerischen Schwingerfamilie führen.

Ein ausgeglichenes Netto-Budget könnte folgendermassen aussehen:

Ausgaben (in Mio. CHF)		Einnahmen (in Mio. CHF)	
OK, Stab	5.0	Eintritte	10.0
Infrastruktur	10.0	Sponsoring	15.0
Verkehr	3.5		
Marketing	4.0		
Sicherheit	2.0		
Festwirtschaft	3.0	Festwirtschaft	3.5
Sport	1.5	Sport:	1.5
Schlechtwetter-Reserve	1.0		

Abbildung 6: Mögliches Gesamtbudget für ESAF 2025

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass ein Grossanlass wie das Eidgenössische auf vielfältige Unterstützung des Kantons Glarus angewiesen ist. Die Unterstützung kann von Barleistungen, über Eigenleistungen bis zu Drittleistungen reichen.

Bei den Barleistungen kann es sich um Beiträge für wichtige vorgelagerte Abklärungsarbeiten handeln oder Darlehen zur Sicherung der Liquidation in der frühen Projektphase. Die Eigenleistungen beziehen sich auf Unterstützungsarbeiten durch Fachpersonen und zur Verfügung gestellte Arbeitsressourcen innerhalb Verwaltung. Diese Aufwände sind über die laufenden Löhne abgerechnet und wären somit als indirekte Unterstützung zu sehen und werden im Netto-Budget des Anlasses nicht bewertet. Zusätzlich muss der Kanton Glarus auch mit Drittleistungen rechnen, bei denen sowohl der Kanton als auch das Fest profitieren werden. Solche Drittleistung können im Bereich der Infrastruktur, Verkehr aber auch Sicherheit wertvolle Beiträge leisten. Der direkte Nutzen liegt in der Sicherheit der Öffentlichkeit und einem guten Image für den Kanton. In Franken lässt sich der Nutzen nur schwer beziffern. Vergangene eidgenössische Schwingfester sind im Rahmen von CHF 750'000 bis CHF 1 Mio. von der öffentlichen Hand direkt unterstützt worden. Es ist zu beachten, dass im Jahr 2010 in Frauenfeld und vor allem im Jahr 2013 in Burgdorf mit der Stadt und auch dem Kanton jeweils grössere Körperschaften den Anlass im Hintergrund unterstützt haben. Eine überregionale Kandidatur wie "Glarnerland plus" mit Einbezug des Kantons St. Gallen ist unter der Finanzierbarkeit und dem Risikoaspekt ein zentraler Aspekt.

6 Beurteilung

Dieses Kapitel zeigt die Beurteilung der entscheidenden Arbeitsbereiche:

- Standort/Bauten/Wettkampfplätze
- Verkehr/Logistik
- Unterkünfte
- Helferwesen/OK/Support
- Finanzen.

Dabei werden die Erkenntnisse aus dem Kapitel 4 ‚Untersuchung der zentralen Arbeitsbereiche‘ und aus dem Kapitel 5 ‚Lösungsansätze‘ einander gegenübergestellt.

Ein Ampelsystem soll helfen die untersuchten Kernfragen nach der Machbarkeit zu beurteilen. Dabei gilt:

	Ampel grün: Diese Aspekte sind als gut einzustufen und könnten sich im Falle einer Kandidatur als Chance/Stärke erweisen.
	Ampel orange: Diese Herausforderungen sind mit grossem Aufwand und entsprechenden Konzepten lösbar.
	Ampel rot: Diese Aspekte lassen sich nur schwer bewerkstelligen. Sie stellen eine Gefahr/Schwäche dar und brauchen sehr viele Ressourcen und/oder innovative Lösungsansätze.
	Ampel schwarz: Dieser Aspekt ist ein Killerkriterium für die Kandidatur, weil er auch mit grossem Ressourceneinsatz nicht zu lösen ist.

Kernfragen Standort/Bauten und Wettkampfplätze

Fragen	Beurteilung
1.1) Ist die Infrastruktur am Flughafen Mollis geeignet um ein ESAF durchzuführen?	
1.2) Lässt sich mit vertretbaren Kosten ein sinnvolles Festgelände entwickeln?	
1.3) Steht die Infrastruktur am Flughafen auch mit dem neuen Betreiber zur Verfügung?	
1.4) Ist das Konzept der Bauten und Wettkampfplätze auch schlechtwettertauglich?	

Fazit Standort / Bauten / Wettkampfplätze

Das gewählte Festgelände eignet sich für die Durchführung des ESAF 2025 und liefert die infrastrukturelle Grundlage für ein tolles Fest. Entscheidend sind die Konditionen zur Verfügbarkeit des Flugplatzes, sobald die Verträge mit den neuen Betreibern feststehen.

Kernfragen Verkehr und Logistik

Fragen	Beurteilung
2.1) Ist die Anreise/Abreise zu Stosszeiten mit dem öV möglich?	
2.2) Kann für den Privatverkehr eine tragbare Lösung während dem Fest gefunden werden?	
2.3) Ist der Auf- und Abbau verkehrstechnisch zu bewerkstelligen?	

Fazit Verkehr und Logistik

Die SBB äussert sich über die Transportsituation nach Näfels mit nur einem Gleis kritisch. Während den stark frequentierten Zeiten (Phase 2 und Phase 4) müssen PostAuto-Shuttles die fehlenden Bahnkapazitäten überbrücken. Zudem sind in der Planung die Parkierung des Privatverkehrs und die Routenwahl der Logistik von sehr hoher Bedeutung. Die Auf- und Abbauphase kann verkehrstechnisch gut bewältigt werden.

Kernfragen Unterkünfte

Fragen	Beurteilung
3.1) Sind die verfügbaren Unterkünfte im Einzugsgebiet (30 Min. für Sportler, Funktionäre, VIP & 60 Min. für Besucher) ausreichend?	
3.2) Können in nächster Nähe (Fussdistanz) genügend Unterkunftsmöglichkeiten erschaffen werden, um den Verkehr zu optimieren?	

Fazit Unterkünfte:

Die verfügbaren Unterkünfte im Einzugsgebiet über 30 Minuten sind ausreichend, zumal bis nach Zürich die Unterbringung organisiert werden könnte. Damit die Unterkunftsthematik den Verkehr zu entlasten hilft, in dem in nächster Nähe Unterkünfte geschaffen werden, sind innovative Ansätze gesucht, die in einem separaten Konzept noch zu entwickeln sind.

Kernfragen Helfer / OK / Support

Fragen	Beurteilung
4.1) Finden sich genügend Helfer für das ESAF 2025?	
4.2) Findet sich ein qualifiziertes OK, das zeitlich verfügbar ist?	

Fazit Helfer/OK/Support:

Das ESAF 2025 wird mit Hilfe von ‚Sport Glarnerland‘ und der aktiven Integration der Vereinen der umliegenden Kantone genügend Helfer rekrutieren können. Bereits heute findet der Gedanke einer Glarner Kandidatur vielerorts Sympathien Eine gros-

se Herausforderung ist der Aufbau eines schlagkräftigen OK's über Jahre. Allerdings ist bei den IG-Mitgliedern deutlich Herzblut, Engagement und Wille auszumachen. Diese positiven Attribute sind noch auf die gesamte Glarner Schwingerfamilie zu übertragen.

Kernfragen Finanzen

Fragen	Beurteilung
5.1) Kann das ESAF 2025 mit einem Budget von CHF 30 Mio. organisiert werden?	
5.2) Sind die erwarteten Erlöse aus Eintritten und Sponsoring erreicht werden?	

Fazit Finanzen:

Das Budget wird beim ESAF im Glarnerland durch die verhältnismässig hohen Bau- und Infrastrukturkosten stark belastet. Dennoch sollte es gelingen die nötigen Erträge, insbesondere durch Sponsoringgeldern zu erwirtschaften.

Die Studie kann kein Killerkriterium (schwarze Ampel) lokalisieren, welche die Durchführung des ESAF 2025 im Glarnerland bereits zum aktuellen Zeitpunkt in Frage stellt. Hingegen sind zwei zentrale Herausforderungen bekannt, die in der strategischen Planung mit grösster Aufmerksamkeit zu entwickeln sind:

- Die Verfügbarkeit des Flughafen-Geländes während 12 Wochen auch mit dem neuen Betreiber.
- Das Verkehrskonzept mit der Einschränkung der Bahnkapazitäten nach Näfels.

Alle restlichen Kernfragen konnten als zufriedenstellend oder gut beurteilt werden und bewegen sich im Rahmen der Erwartungen.

7 Empfehlung

Aufgrund der getroffenen Abklärungen im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie kann ein ESAF 2025 im Glarnerland unter bestimmten Voraussetzungen durchgeführt werden.

Wegweisend ist einerseits das Umnutzungsverfahren des Flughafen Mollis, das positiv abgeschlossen werden muss. Die Forderungen der neuen Betreiber und die Bedürfnisse für das ESAF müssen geklärt sein. Andererseits sind die Lösungsansätze im Bereich Verkehr und Logistik sehr ressourcenintensiv und bedürfen einer sorgfältigen Planung in der Konzeptphase.

Weiter gilt es die Unterstützung wichtiger Anspruchsgruppen zu erhalten. Es ist unabdingbar, dass als nächster Schritt die Unterstützung der Glarner Schwingerfamilie gewonnen wird. Nur mit dem Support des Kantonalverbandes kann die Kandidatur erfolgsversprechend eingereicht werden. Ebenfalls ist für eine allfällige Kandidatur auch die Zustimmung der Politik wichtig. Entsprechend sind sowohl die kantonalen als auch lokalen Parlamentarier und Behördenvertreter zu informieren und zu überzeugen. In diesem Zusammenhang wird von einem Meinungsbildungsprozess gesprochen, der nach der vorliegenden Machbarkeitsstudie in den kommenden Monaten einsetzen muss.

Die Autoren empfehlen folgende weiteren Schritte auf dem Weg zur allfälligen Durchführung des ESAF 2025:



Abbildung 7: Meilensteine auf dem Weg zum ESAF 2025

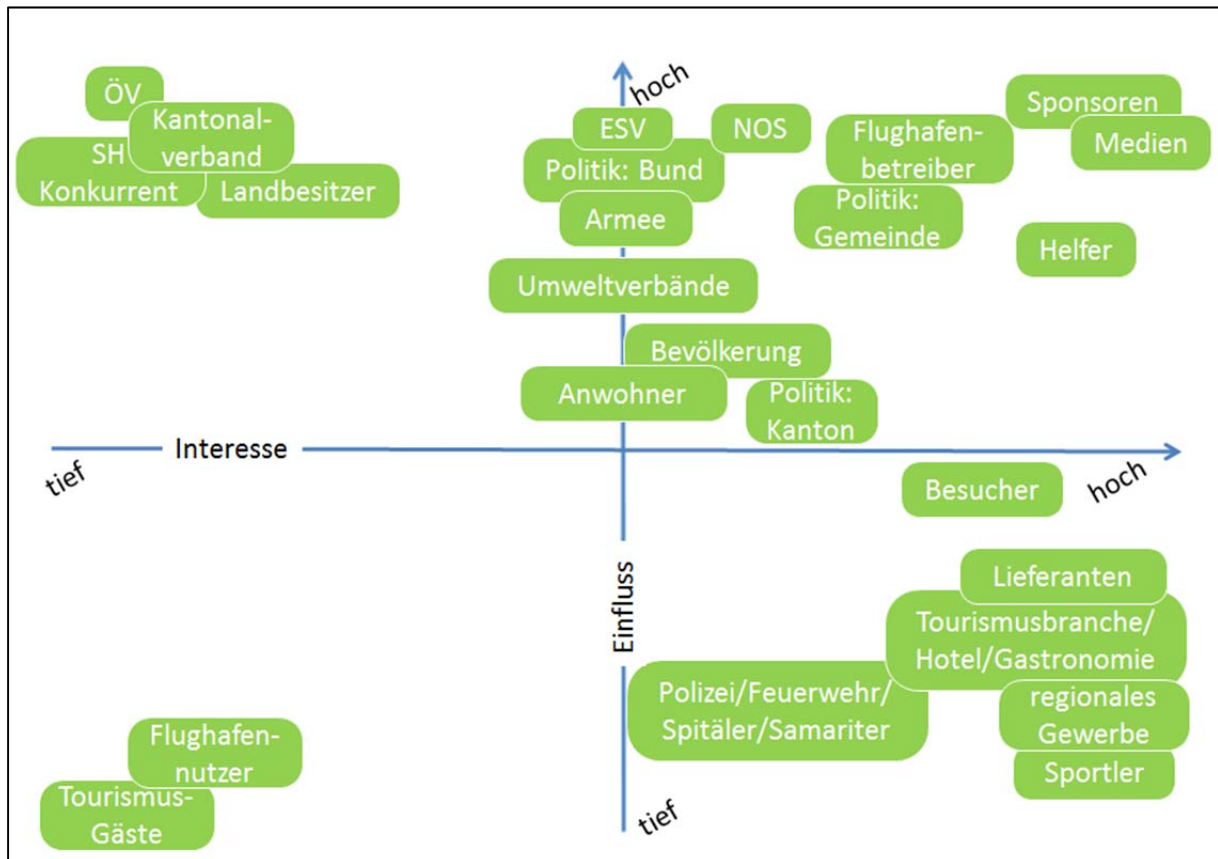
Idealerweise lässt sich zusammen mit dem Schwingverband und den Initianten ein gemeinsamer Verein gründen, der die weiteren Schritte zur Verwirklichung des Zieles in Angriff nimmt.

Danach wird die Konzeptphase vorangetrieben, um die detaillierten Konzepte zu den einzelnen Arbeitsbereichen zu entwickeln. Vor allem die Konzepte für Bau/Infrastruktur, Verkehr und Logistik sowie für den Bereich Unterkunft müssen frühzeitig im Detail ausgearbeitet werden. Als Basis dient das Pflichtenheft des eidgenössischen Schwingerverbands, das ab 2015 verfügbar ist.

Zu Beginn der Kandidaturphase werden die Zielsetzung, Positionierung und die Massnahmen zur Kandidatur entwickelt. Um eine möglichst effiziente Bewerbungsphase sicherzustellen, empfiehlt es sich mit dem Vorstand des NOS und allfälligen weiteren Kandidaten (bspw. Schaffhausen) frühzeitig den Terminplan festzulegen.

Nach einem allfälligen positiven Entscheid zur Durchführung durch den ESV gilt es einen Trägerverein zu gründen, der gegenüber dem ESV das Pflichtenheft unterschreibt und auch die Gesamtverantwortung für den Anlass übernimmt. Der Trägerverein bestimmt weiter die verantwortlichen Personen in die strategischen Steuerungsgruppen und wählt die ersten Personen in das operative Organisationskomitee. Das OK startet die eigentliche operative Organisationsphase im Hinblick auf die Durchführung des ESAF 2025 am Wettkampfwochenende. Abgeschlossen wird der Prozess mit der Nachbearbeitung und Abschluss.

Anhang A: Anspruchsgruppen-Matrix ESAF 2025 im Glarnerland



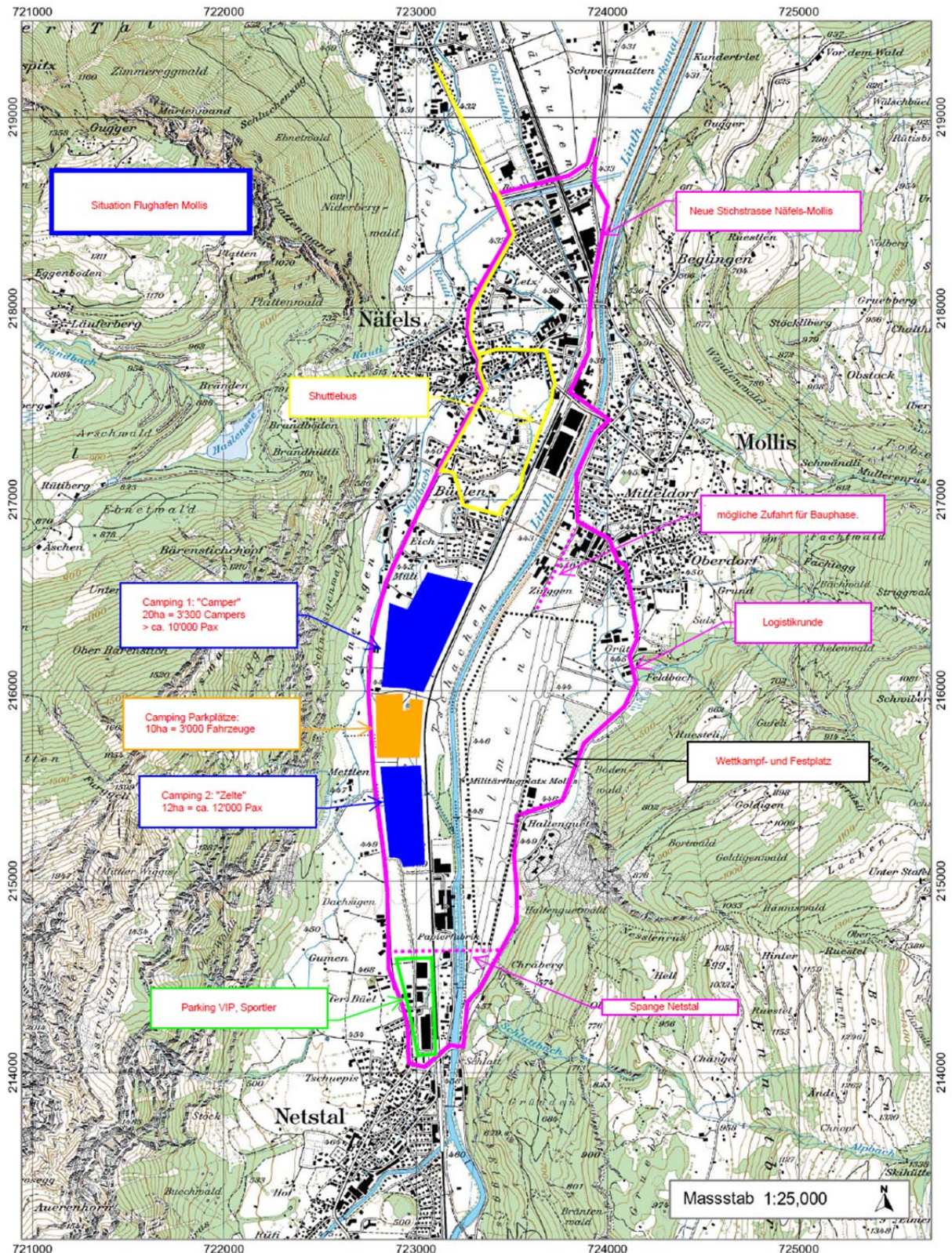
Anhang B: Situation Flughafen Mollis

kanton **glarus**

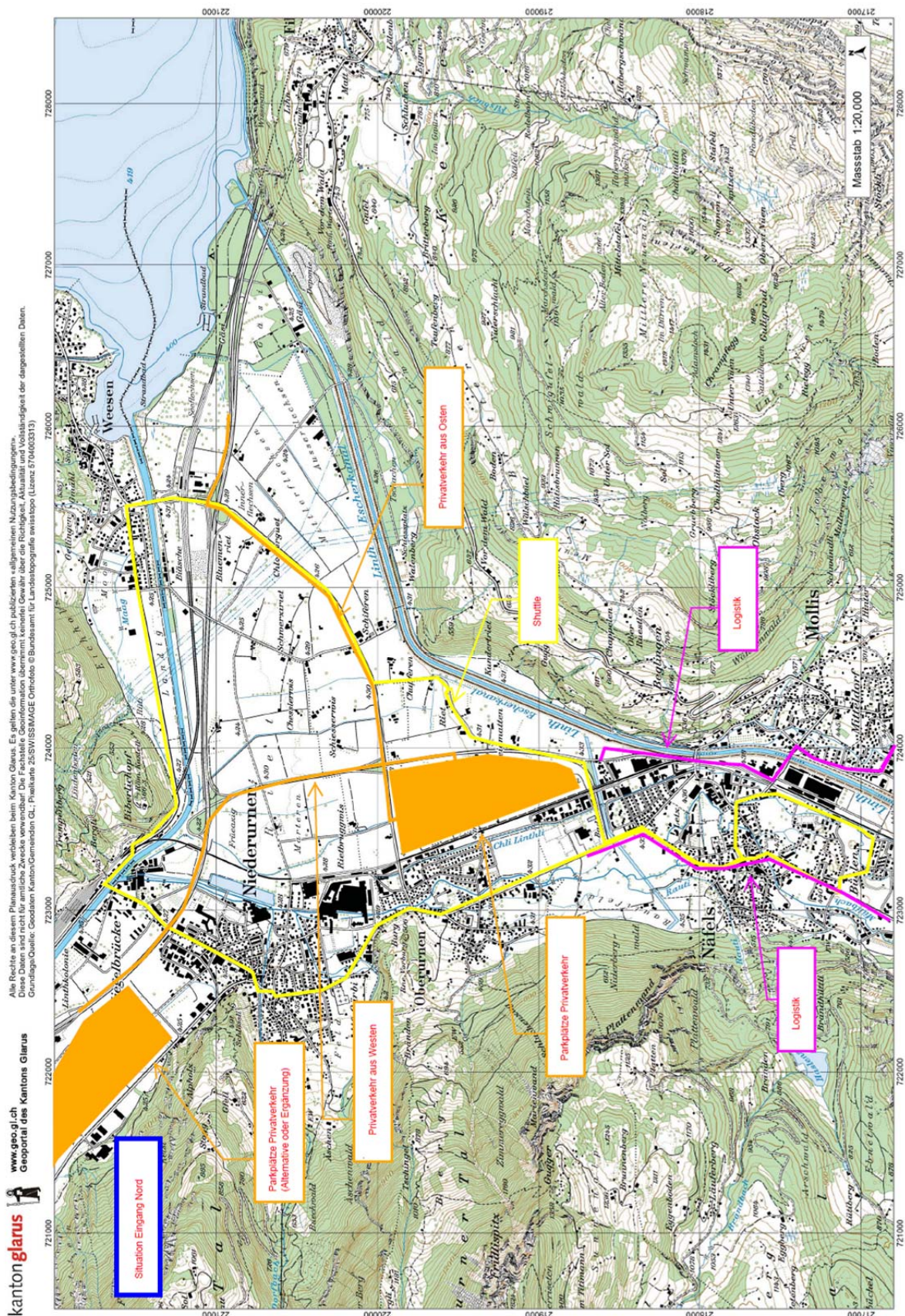
www.geo.gl.ch
Geportal des Kantons Glarus



Alle Rechte an diesem Planausdruck verbleiben beim Kanton Glarus. Es gelten die unter www.geo.gl.ch publizierten «allgemeinen Nutzungsbedingungen». Diese Daten sind nicht für amtliche Zwecke verwendbar! Die Fachstelle Geoinformation übernimmt keinerlei Gewähr über die Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit der dargestellten Daten. Grundlage/Quelle: Geodaten Kanton/Gemeinden GL; Pixelkarte 25/SWISSIMAGE Orthofoto © swisstopo (Lizenz 5704003313)



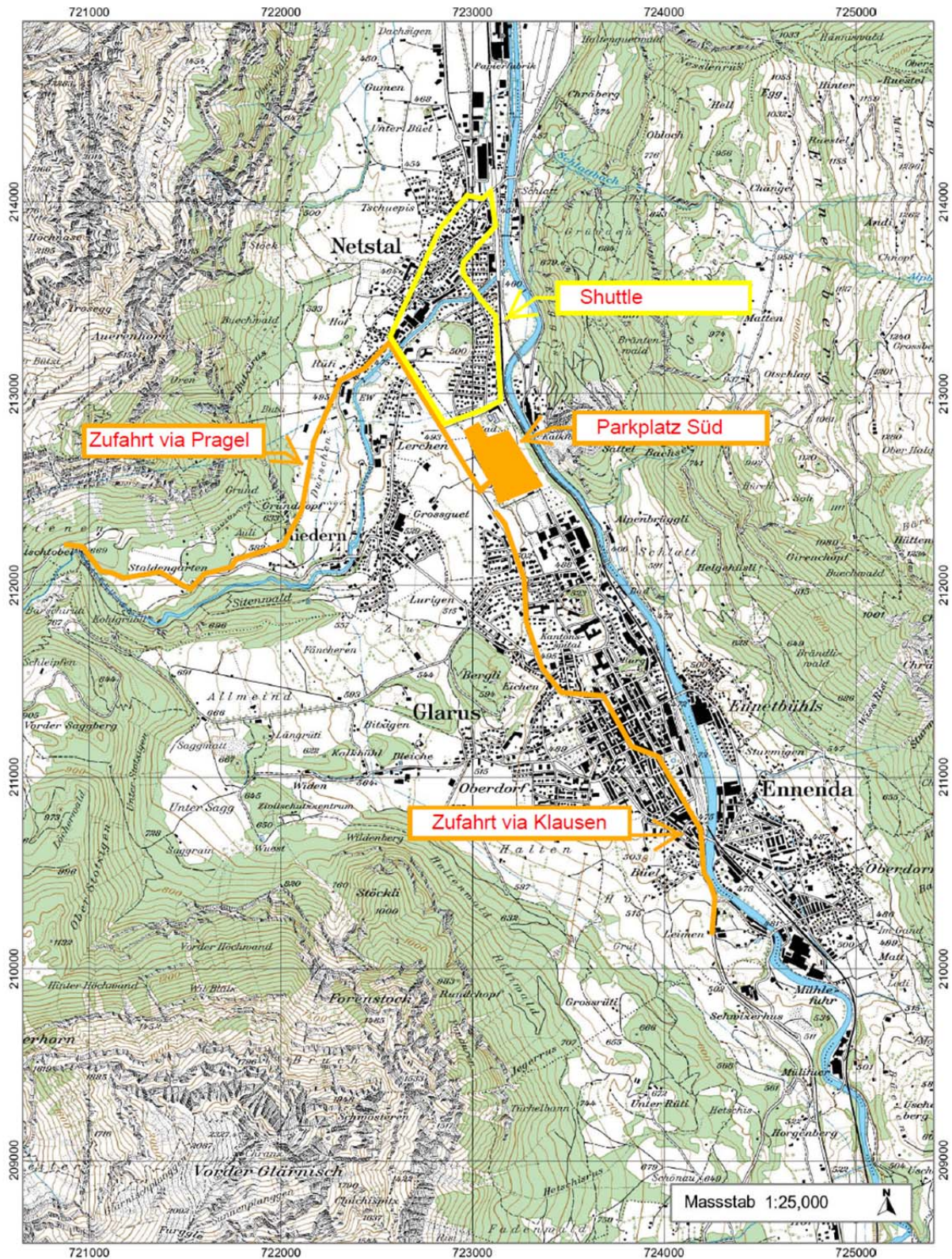
Anhang C: Situation Eingang Nord



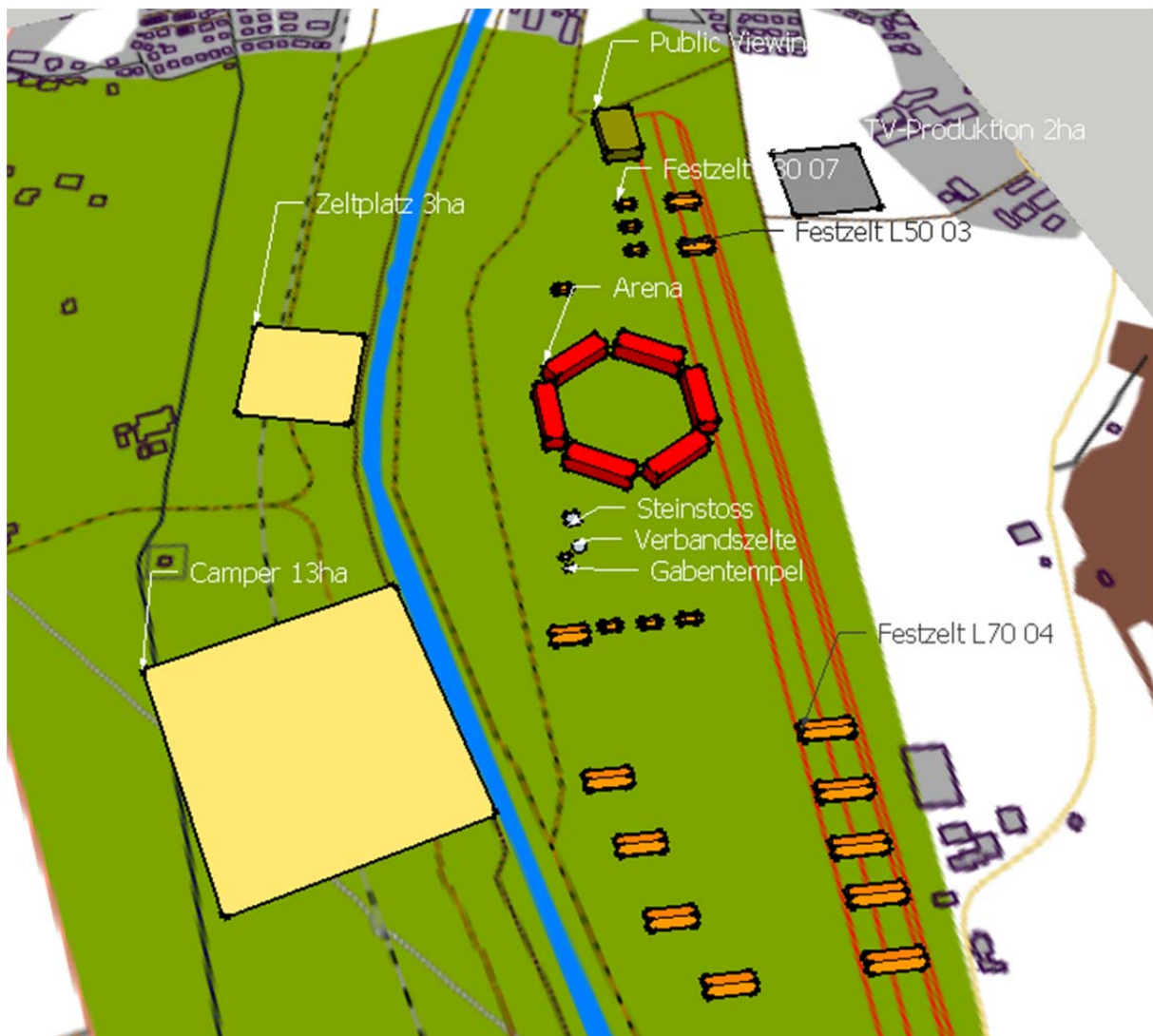
Anhang D: Situation Eingang Süd

kanton glarus
www.geo.gl.ch
Geoportal des Kantons Glarus

Alle Rechte an diesem Planausdruck verbleiben beim Kanton Glarus. Es gelten die unter www.geo.gl.ch publizierten «allgemeinen Nutzungsbedingungen». Diese Daten sind nicht für amtliche Zwecke verwendbar! Die Fachstelle Geoinformation übernimmt keinerlei Gewähr über die Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit der dargestellten Daten. Grundlage/Quelle: Geodaten Kanton/Gemeinden GL; Pixelkarte 25/SWISSIMAGE Orthofoto © swisstopo (Lizenz 5704003313)



Anhang E: Erste Visualisierungen für Wettkampf- und Festgelände



(massstabgetreue Darstellung)



(massstabgetreue Darstellung)