

UNESCO Erschliessung Tektonikarena Sardona - Orientierung vom 29. Januar 2021 – Fragen und Antworten

Anlässlich unserer digitalen Orientierung vom 29. Januar 2021 haben wir Sie aufgefordert, Ihre Fragen, Anregungen und Bemerkungen schriftlich der Gemeinde einzureichen. Von diesem Angebot haben Sie rege Gebrauch gemacht. Dafür herzlichen Dank. Nachstehend haben wir die Fragen und unsere Antworten chronologisch aufgeführt. Die Frage hat im Titel jeweils ein Stichwort. Die Antworten sind immer kursiv gedruckt. Fragen und Antworten zu gleichen Themen wurden im Sinne der Transparenz bewusst nicht zusammengefasst. So erhalten Sie ein 1:1-Abbild der Eingaben und der entsprechenden Antworten. Die Liste wird laufend nachgeführt. In einem zweiten Dokument haben wir Ihre Bemerkungen, Lob, Kritik etc. aufgeführt. Wir haben uns sehr über Ihre anregenden, interessanten und wertschätzenden Mails bzw. Briefe gefreut.

Zeitraum 29. Januar 2021 – 08. Februar 2021

Frage – Cassonsgrat

Der Cassonsgrat bietet die weiträumigste Einsicht in die Tektonikarena Sardona. Der Grat ist touristisch ein absolutes Muss: Überwältigende Weitsicht, völlig gefahrlos, leicht begehbar im Sommer und im Winter; Ausgangspunkt für viele Wanderungen. Er verlängert die Winter- und Sommersaison. Er liegt 300 Meter höher als der Hochnebel, der das Mittelland im Spätherbst und Winter in der Regel bedeckt. Ist der Vorstand bereit, sich für diese Qualitäten einzusetzen?

Antwort

Der Souverän in Flims hat zweimal über die UNESCO Erschliessung abgestimmt. Im 2015 über einen Planungskredit und im 2019 über einen Beitrag an die UNESCO Erschliessung. Die Resultate der Abstimmungen sind für den Gemeindevorstand und die Cassons AG eine Verpflichtung, eine qualitativ hochwertige Erschliessung des Cassons anzustreben. Der Gemeindevorstand und der VR der Cassons AG sind vollends überzeugt, dass die vorgestellte Linienführung im Interesse von Flims die überzeugendste Lösung darstellt. Auch die IG UNESCO Tektonikarena Sardona beurteilt den Standort Ils Cugns als bestens geeignet für den Zugang ins Welterbe und erhebt keinen Anspruch auf eine Erschliessung des Grats.

Frage - Naraus

Die Sesselbahn Flims Foppa genügt den Anforderungen nicht und muss durch eine Kleinkabinenbahn ersetzt werden. Aus betrieblichen Gründen muss Sektion nach Naraus im gleichen System erstellt werden. Naraus ist unser Hausberg. Ohne Naraus verlieren der Trutgdil Flem und der Biker Trail Ausgangspunkt oder Ende. Nur ab Naraus kann man die Tektonik Arena erschliessen. Darf ein Gemeindevorstand auf das Wichtigste für den Tourismus verzichten?

Antwort

Die vorgestellte Linienführung berücksichtigt die landschaftlichen Prämissen der USO's wie auch die planerischen Prämissen des BAV. Mit der Realisierung der alternativen UNESCO Erschliessung müssen die nicht mehr benötigten Bahnteile der alten Erschliessung zurückgebaut werden. Aber die Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Startgels und auf der Segneshütte geben den Wanderern und Bikern viel mehr, als mit dem Rückbau der Narausbahn

verloren geht. Die im Rahmen der Gesamterschliessung Flims angedachte touristische Nutzung der Milchseilbahn im Sommer, der landwirtschaftliche Zweck bleibt weiterhin bestehen, wird zudem den echten Hausberg Flimserstein erschliessen und damit den Wegfall von Narau auf vergleichbarer Höhenstufe ebenfalls kompensieren. Die Kombination UNESCO-Bahn und Milchseilbahn eröffnen neue Möglichkeiten für den Sommertourismus und das Wandererlebnis im Raum Segnes-Cassons-Flimserstein-Bargis.

Frage – Erhalt bestehende Linie

Die WAG hat mit der Ablehnung des Baus einer Cassonsbahn ihre Konzession verwirkt. Die Gemeinde wird an ihre Stelle treten, weil die Erschliessung einer Tektonik Arena Pflicht ist. Die gesprochenen 20 Millionen reichen für eine hälftige Finanzierung der Strecke bis Narau und für den Bau einer neuen Cassonsbahn ohne die WAG. Wie stellt sich der Vorstand dazu?

Antwort

Im Rahmen von öffentlichen Diskussionen und Verfahren hat die WAG gemeinsam mit der Gemeinde Flims durch die Gründung der Cassons AG die Voraussetzungen geschaffen, um mit Hilfe des PPP-Instrumentes die Rahmenbedingungen und Infrastrukturen zu schaffen, um das Gesamtpaket Flimserseite noch wertvoller zu machen. Eine Neuerschliessung des Cassons auf der ursprünglichen Linie ist aufgrund der roten Zone in Narau gar nicht mehr möglich. Zudem bleibt der Standort Narau als mögliches Wander- und Ausflugsziel erhalten, indem durch Ergänzungen im Wanderwegnetz an das neue Erschliessungskonzept Innerberg angeschlossen wird.

Frage - Variantendiskussion

Die Gemeinde wurde jahrelang an der Nase herumgeführt mit Ypsylonen und Superbahnen. Die neueste Variante, welche Gemeindepräsident Hug bereits präsentiert hat, ist eine Neuauflage der peinlichen Vorläufer. Ist der Gemeinderat willens, diese Zumutung weiter zu schlucken?

Antwort

Der Verein Pro Flims Cassons hat im Vorfeld der eigenen GV 2020 würdigend zur Kenntnis genommen, dass das Projekt nun realistisch wird. Die vorgestellte Variante ist alles andere als peinlich. Gerade als Antwort auf die aktuelle Corona-Krise ist das Projekt zukunftsorientiert und wegweisend für Flims und die Destination. Alle involvierten Entscheidungsträger stehen hinter der Erschliessungsvariante und erachten das Festhalten an nostalgischen und sentimental Befindlichkeiten als wenig zielführend für eine integrale und ökonomisch vertretbare Erschliessung der Flimserseite.

Frage – Architektur durch Valerio Olgiati

Im Jahre 2017 wurde das Cassonsprojekt mit einem Architekturentwurf von Valerio Olgiati präsentiert. Ist der Architekt noch beim aktuellen Projekt 2021 involviert?

Antwort

Der Flimser Architekt, Valerio Olgiati, ist weiterhin im aktuellen Projekt involviert. Er wurde seitens der Cassons AG beauftragt, das Besucherzentrum auf dem Cugns mit dem Anspruch eines Leuchtturmprojektes zu realisieren.

Frage – Verbleib Segneshütte

Bleibt die Segneshütte in ihrer Form erhalten?

Antwort

Die Segneshütte bleibt selbstverständlich in der heutigen Form bestehen. Die zusätzlich benötigte Infrastruktur erhöht das Gebäudevolumen nur unwesentlich. Die Ein- und Ausstiegstationen werden in die Erde verlegt. Dadurch wird einerseits die Terrasse grösser und andererseits stören keine zusätzlichen technischen Installationen das Landschaftsbild.

Frage – Erschliessung via Versam

Welches ist die favorisierte Linie für die "Erschliessung ab RhB/Rheinschlucht"? Welche RhB-Station bzw. welcher neue Anschlusspunkt?

Antwort

Eine Erschliessung via Rheinschlucht ist eine interessante Überlegung und bedarf weiterer Abklärungen, sofern die Destinationsgemeinden einer solchen Vision grundsätzlich positiv gegenüberstehen und die Bewilligungsfähigkeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie bestätigt wird. Der Anschlusspunkt wäre die RhB Station Versam – Sportzentrum Prau la Selva – mit der Option einer Anbindung des Stennazenters in Flims und Murschetg Laax.

Frage – Skipisten-System (Überlastung)

Drehscheibe Segnes + Skipisten-System: Wie wird die Überlastung des Kanals "Segnes-Punt Desch-Startgels" verhindert?

Antwort

Es gibt keine Überlastung. Im Zuge des Projekts Symphonia d'aua Flims wurde dieser Abschnitt beschneit. Mit der Anpassung der Bahnkapazität wird sichergestellt, dass die Kapazitäten zwischen Bahn und Piste austariert werden. Heute ist die Piste Grauberg eher gering frequentiert. Eine Erhöhung der Nutzung ist durchaus im Sinne des Projekts.

Frage – Umwandlung auf neues Projekt

Vielen Dank für die super Orientierung. Freue mich auf die neue Linienführung und auf die neue Bahn von Bartholet. Schön, dass eine regionale Firma zum Zug kommt. Was geschieht nun mit den CHF 20 Millionen, die die Gemeinde gemäss Urnenabstimmung gesprochen hat. Wurde grundsätzlich für das «alte» Projekt abgestimmt. Kann das nun einfach auf das neue Projekt übertragen werden?

Antwort

Die Urnenabstimmung vom 19. Mai 2019 war eine reine Finanzabstimmung und regelte die Finanzierung der UNESCO Erschliessung Tektonikarena Sardona ab Flims. Der Flimser Souverän hat sich klar für einen Gemeindebeitrag an dieses wichtige Erschliessungsprojekt ausgesprochen. Die damals favorisierte Linienführung im Gelände entspricht dem Erschliessungskorridor der Botschaft. Optimierte wurde das Bahnsystem und die Anzahl der Ein- und Ausstiegspunkte entlang der Linie Flims-Ils Cugns. Die bevorstehende Raumplanungsvorlage hat mitunter gerade eben den Charakter und den Zweck, dass der Souverän über die nun projektierte Linienführung der gesprochenen CHF 20 Mio. für die Erschliessung Flimserseite und Ils Cugns befinden kann. Somit hat der Souverän in Flims weiterhin die volle Entscheidungsfreiheit.

Frage – Milchseilbahn Flimserstein

Zuerst ein grosses Kompliment an alle Mitwirkenden für dieses umfassende, informative Video zum Projekt Erschliessung Tektonikarena! Weiter so! Frage: wie und zu welchem Zeitpunkt, wird die Fiderer Bevölkerung über die weiteren Schritte im Zusammenhang mit dem Projekt Milchseilbahn informiert werden?

Antwort

Besten Dank für Ihr Mail. Die neue Form der Präsentation des Projektes mittels eines Filmchens und die Einsetzung eines Projektleiters zeigen auf, dass der Gemeindevorstand neue Wege i.S. Kommunikation gehen möchte und willens ist, das Projekt erfolgreich zu realisieren.

An der im März 2021 stattfindenden Strategiesitzung des neuen Gemeindevorstandes werden die Legislaturziele für 2021-2024 besprochen und festgelegt. Anlässlich der Kommunikation dieser Schwerpunkte im Rahmen einer Gemeindeversammlung wird auch über anstehende Schritte in Umsetzungsprojekten informiert. Grundsätzlich besteht das Ziel, spätestens im 3. Quartal 2021 durch die damit beauftragte Projektgruppe zu informieren. Die entsprechenden raumplanerischen Voraussetzungen sind dann zu schaffen. Die Bevölkerung hat dann im Rahmen des öffentlichen Auflage- und Mitwirkungsverfahrens die Gelegenheit, sich zum Projekt "Milchseilbahn" zu äussern.

Frage – Künftige Pistenführung

Besten Dank für die sehr positive Information gestern über die Erschliessung UNESCO Weltnaturerbe Tektonik Arena Sardona. Gerne wollte ich noch fragen, ob es bereits Pläne zu zukünftigen Pistenführungen gibt?

Antwort

Das Thema der Attraktivitätssteigerung Foppa wurde schon anlässlich der Botschaft zur Urnenabstimmung vom 13. September 2015 erwähnt. Angedacht sind folgende Punkte: Beschneidung/Beleuchtung Schlittelbahn und Pisten, im Sommer Trennung Fahrstrasse und Bike- und Trottinettweg, Beispielung Foppa Sommer und Winter mit Ami Sabi, Verlegung beschneites Schneewunderland in den Raum Foppa-Spalegna. Wie die exakten Pistenführungen von und nach Foppa dann aussehen, ist noch offen.

Frage – Naraus

Eine sehr informative Information vom 29. Januar 2021 - Danke! Folgende Frage zu Naraus: Geht der Kompromiss mit den Umweltverbänden so weit, das Gebiet Naraus - Flida ganz vom Tourismus auszuschliessen? Werden die Wanderwege und die Freeride-Routen weiter zugänglich sein? Wird das Überfliegen mit Gleitschirmen von Cassons her zulässig sein?

Antwort

Die Bahnerschliessung nach Naraus wird zurückgebaut. Naraus als attraktiver Ausflugsort bleibt aber bestehen. Wenn der Standort Naraus so attraktiv ist, wird sich auch ein Gastronom finden, der diesen Betrieb im Sommer für erholungsuchende Gäste am Leben erhält. Die beliebte Höhenwanderung kann selbstverständlich auch von der Segneshütte aus gestartet werden. Das Gebiet Naraus-Flida steht dem Wanderer weiterhin zur Verfügung. Wie die Handhabung des Gleitschirmbetriebes aussehen wird, ist noch offen.

Frage – Segnes

Segnes: Werden Aus- und Zustieg in Segnes im Winter und Sommer möglich sein?

Antwort

JA. Dies ist ein wichtiges Plus für das Projekt sowie auch eine markante Attraktivitätssteigerung sowohl im Sommer als auch im Winter.

Frage – Raumplanung

Am 13. Juni 2021 ist eine Abstimmung in Flims geplant. Dort soll der angepasste Zonenplan genehmigt werden. Ist eine Zustimmung von Laax nicht auch erforderlich? Die Station Nagens Sura liegt wohl auf Gemeindegebiet von Laax.

Antwort

Ihre Schlussfolgerung ist korrekt. Es ist geplant, dass anlässlich der Gemeindeversammlung vom 27. März 2021 in Laax die Generelle Erschliessungsplanung auf Laaxer Gemeindegebiet angepasst wird. Im Weiteren wird dann der Laaxer Souverän über die geplante Linienführung umfassend orientiert.

Frage – Linienführung

In der Familie haben wir eine Zweitwohnung in Flims. Mit Interesse habe ich die Online-Vorstellung des Projekts angesehen. Vielen Dank dafür und Kompliment. Eine Frage zur geplanten Linienführung und dem Standort Nagens Sura: Im Beitrag wird von der Ermöglichung der Repetierung der Grauberg-Piste gesprochen. Die heutige Piste Nr. 10 führt bekanntlich direkt an der Bergstation Grauberg vorbei. Mit der geplanten neuen Bergstation Nagens Sura ist der Anschluss an die Piste 10 nicht möglich. Ist die Idee für die Repetierung, dass man bis Station Segneshütte in der Gondel drinbleibt?

Antwort

Ihre Schlussfolgerung ist korrekt. Der Benutzer steigt in Startgels in die Gondel ein und fährt anschliessend durch bis zur Segneshütte. Eine mögliche und denkbare, zukünftige Weiterführung der Bahn aus dem Raum Nagens Sura in Richtung La Siala würde diesbezüglich wiederum einen Mehrwert bringen und spätestens dann eine für Flims perfekte Anbindung aller Einstiegspunkte ins Ski- und Wandergebiet erfüllen.

Frage – Naraus

Gespannt habe ich die heutige Präsentation mitverfolgt und bin begeistert. Die Redner sind gut angekommen, fokussiert, kompetent und verständlich wurden die verschiedenen Themen beleuchtet und erläutert. (die Frauenquote lässt zwar zu wünschen übrig 😊) Die neue Bahntechnik überzeugt mich, ebenso die Linienführung. Speziell interessant ist Station Segneshütte! Dass Foppa und Spalegna erhalten werden soll finde ich auch sehr schön. Schade, dass Naraus wegfällt, aber dieses Thema scheint endgültig zu sein? Für Tagesbesucher der Tektonikarena ist schon der Weg dorthin ein Erlebnis. Für Wintersportler frage ich mich, wie lange die Fahrt zur Segneshütte dauert? Die Graubergpiste ist und bleibt eine herrliche Heimfahrpiste. Der Ausbau der Milchseilbahn zu einer Personenbahn freut mich auch, wird doch die blumenreiche Gegend des Flimserstein für den Sommertourismus eine schöne Sache.

Antwort

Das Wandergebiet Naraus fällt nicht weg. Es wird lediglich die Bahnerschliessung zurückgebaut. Stattdessen kann auch ein Tagesgast nun eine erlebnisreiche Fahrt via Nagens Sura bis zur Segneshütte erleben und anschliessend den Höhenweg bis Naraus erwandern. Die Fahrzeit von Flims bis zur Segneshütte beträgt dabei lediglich ca. 20 Minuten, bis nach Ils Cugns ca. 24 Minuten.

Frage - Gleitschirmfluggebiet

Vielen Dank für die interessanten Ausführungen zur Erschliessung Flims/Foppa/Startgels/Nagens/Segnes/Ils Cugns. Ich drücke die Daumen, dass die Realisierung reibungslos und zügig von statten gehen wird. Ich freue mich schon auf die Bahn und darauf, viele Optionen fürs Wandern, Skifahren, Biken und Gleitschirmfliegen zu geniessen. Beim Projekt wird verständlicherweise aufs Wandern, Skifahren und Biken fokussiert. Als Zweitwohnen-der,aktiver Gleitschirmflieger und Mitglied des lokalen Gleitschirmclubs Vol Liber Grischun bin ich zusätzlich sehr stark daran interessiert, dass die Attraktivität des Gleitschirmfluggebiets Flims weiterhin hoch bleibt. Mit dem geplanten Abbau der Sesselbahn Naraus wird nach dem Cassons ein zweiter wichtiger und attraktiver Startplatz aufgehoben. Das neue Projekt bietet gleich mehrere coole Chancen, diese Verluste attraktiv zu kompensieren. Gerne biete ich Ihnen meine Mithilfe an, diesen Aspekt bei der Planung mit einzubringen. Über eine Kontaktaufnahme dazu würde ich mich sehr freuen.

Antwort

Besten Dank für Ihr Mail. Die neue Form der Präsentation des Projektes mittels eines Filmchens und die Einsetzung eines Projektleiters zeigen auf, dass der Gemeindevorstand neue Wege i.S. Kommunikation gehen möchte und willens ist, das Projekt erfolgreich zu realisieren.

Wir sind überzeugt, dass wir den Zeitplan, sofern keine Verzögerungen durch Dritte entstehen, einhalten können.

Die heute bestehende touristische Nutzung ist Bestandteil des Verfahrens. Die definitive touristische Nutzung wird im Verlauf des Verfahrens nach gesetzlich bestimmter Anhörung der Umweltschutzorganisationen, BAFU, ANU, Jagd etc. definiert. Gerne werden wir im Bedarfsfall allenfalls auf Sie zukommen.

Frage – Foppa, Cassonsgrat, behindertengerecht, Naraus

Die Orientierung zur Erschliessung der UNESCO Tektonikarena Sardona ist vorbildlich und verdient hohe Anerkennung. Herzliche Gratulation. Da wir insbesondere die Gemeinde Flims als Wohn- und Kurort im Fokus haben, erlauben wir uns folgende Fragen:

1. Laut Darstellung soll Foppa eine Aufwertung erfahren. Gerne würden wir erfahren, an welche Konkretisierungen dabei gedacht wird.
2. Laut Darstellung können Menschen mit Gehbehinderungen (inkl. Menschen im Rollstuhl) die Zielorte, also auch Ils Cugns, mit den Kabinen erreichen. Diese Aussicht ist sehr zu begrüßen, ebenso die Absicht, einen Weg bis zum Cassonsgrat zu schaffen. Welche Vorstellungen wurden entwickelt, um Menschen im Rollstuhl und Familien mit Kinderwagen den schönsten Aussichtspunkt von Flims, d.h. den Cassonsgrat, behindertengerecht zu erschliessen?
3. Naraus gilt als einer der beliebtesten Ausgangspunkte der Flimser Seite für Wanderungen und Bikefahrten. Das Projekt sieht einen Rückbau dieser Bahn vor. Wie gedenkt die Projektgruppe diesen einschneidenden Minderwert zu kompensieren?

Für die Klärung und Beantwortung dieser Fragen entsenden wir unseren besten Dank.

Antwort

1. *Das Thema der Attraktivitätssteigerung Foppa wurde schon in der Botschaft zur Urnenabstimmung vom 13. September 2015 erwähnt. Angedacht sind folgende Punkte: Beschneigung/Beleuchtung Schlittelbahn und Pisten, im Sommer Trennung Fahrstrasse und Bike- und Trottinettweg, Beispielung Foppa Sommer und Winter mit Ami Sabi, Verlegung beschneites Schneewunderland in den Raum Foppa-Spalegna. Wie die exakten Pistenführungen von und nach Foppa dann aussehen, ist noch offen.*
2. *Eine technische Erschliessung auf den Grat wird es voraussichtlich nicht geben. Es ist jedoch geplant, eine einfache Wegverbindung von ils Cugns zur alten Bergstation Cassons zu realisieren, um allen Wanderern einen einfachen Zugang zu Routen über den Flimserstein zu ermöglichen. Wir befinden uns im Hochgebirge. Da ist ein umfassender Zugang mit Kinderwagen/Rollstuhl nicht vorgesehen. Familien mit Kinderwagen und Menschen im Rollstuhl erhalten neu jedoch die attraktive Gelegenheit, den unteren Segnesboden als Einstiegsportal in das UNESCO Welterbe Tekonikarena Sardona zu erleben, inkl. Blick ins Martinsloch.*
3. *Wir verweisen an dieser Stelle auf die Projektgruppe BIKE, die sich intensiv mit der Schaffung von Mehrwerten für die Biker beschäftigt und entsprechende Projekte im Rahmen eines Masterplan Langsamverkehr umsetzen wird. Der Raum Naraus wird zusätzlich entschleunigt, was durchaus auch im Sinne der Strategie Flims "Erholung-Natur-Kultur-Tradition" steht. Der Wanderer erhält damit ein Stück Natur zurück.*

Frage – Streckenführung, Umzonung, Projektwettbewerb, Botschaft

Mit Interesse habe ich die Präsentationen zur Erschliessung des UNESCO Weltkulturerbes Sardona vom Freitag 29.1.2020 angeschaut. Die Informationen waren nachvollziehbar und gut verständlich präsentiert. Trotzdem habe ich fünf Punkte die aus meiner Sicht diskutiert werden sollten/müssen:

Punkt 1: Streckenführung:

Wieso wird die Streckenführung Flims-Foppa-Stargels-Nagens-Segnes-Ils Cugns statt Flims-Foppa-Stargels-Segnes und dann getrennt weiter: Segnas-Nagens sowie Segnes-Ils Cugns, angestrebt. Aus meiner Sicht ist meine vorgeschlagene überarbeitete Y-Variante ab Segnes wesentlich logischer und für Besucher der Tektonikarena auch direkter. Der Weg auf Nagens und dann "runter" nach Segnes ist umständlich und nicht nachvollziehbar. Zudem dürfte es auch logistische Vorteile für den Pendelbahnbetrieb haben (Gondelzwischenlager in Segnes).

Punkt 2: Verknüpfung der geplanten Umzonungen:

Die Verknüpfung einer Umzonungsabstimmung bei der Talstation Flims Dorf und in Fidaz ist aus meiner Sicht nicht angebracht. Ich denke es wäre wesentlich transparenter diese zwei doch sehr unabhängigen Entscheidungen dem Volk separat vorzulegen. Die Erschliessung des Einstiegs Pinut und der Ausbau der Milchbahn auf den Flimserstein ist ein eigenes Kapitel.

Punkt 3: Projektwettbewerb Il Cugns

In der Präsentation wird erwähnt, dass Herr Olgiati die Bergstation und das Restaurant auf Ils Cungs entwerfen soll. Aus meiner Sicht muss hier ein öffentlicher Wettbewerb stattfinden, da öffentliche Gelder benutzt werden. Der Entscheid darf nicht einseitig durch die WAG erfolgen. Ich denke sogar, dass das Volk mitbestimmen sollte.

Punkt 4: Gültigkeit Urnenabstimmung 19. Mai 2019

In der Urnenabstimmung vom 19. Mai 2019 hat das Volk eindeutig dem Projekt Flims-Nagens-Ils Cugns zugestimmt (siehe Botschaft Gemeinde; 9. Antrag: "...CHF 20 Mio. verbunden mit den aufgezeigten Erschliessungsvarianten, ...". Das heisst, aus meiner Sicht, sind die CHF 20 Mio eindeutig dem damals vorgestellten Projekt zugewiesen und können **nicht** ohne erneute Abstimmung einfach einem anderen Projekt zugeführt werden. Bem.: Ein nicht-beachten eines offensichtlichen Volksentscheides kann schnell lange Rechtsverfahren nach sich ziehen.

Punkt 5: Regelung des Auszahlungsmodus

Wie in der Abstimmungsbotschaft 2019 definiert (6. Auszahlungsmodus), erachte ich es weiterhin sehr wichtig festzuhalten, dass Flims CHF 10 Mio zur Erschliessung der ersten und CHF 10 Mio zur zweiten Etappe zur Verfügung stellt. Zu verhindern ist, dass alle Mittel aus Flims in der ersten Etappe aufgebraucht werden und die zweite Etappe mit Nachtragskrediten erfolgen muss.

Punkt 6: Zugang Tektonik Area Sardona bei Segnes

Da die von Ihnen neu vorgestellte Variante Segnes mittels Pendelbahn erschliessen soll, stellt sich die Frage ob man nicht auf eine Erschliessung von Ils Cugns verzichten soll. Aus meiner Sicht spricht einiges dafür diesen Ausbau zu unterlassen: Segnes liegt optimal als Ausgangspunkt für die Tektonikarena Sardona. Das zeigt allein schon, dass das heutige Info Center exakt dort aufgestellt wurde. Von Segnes sieht man die ganze Arena bestens und es lassen sich die Hauptüberschiebung, das Martinsloch, der Segnespass sowie beide Segnesböden inkl. Wasserfällen bestens "bewandern". Ils Cugns stellt keinen wesentlichen Mehrwert dar, da die Sicht auf die Hauptüberwerfung nicht viel besser ist als von Segnes oder auch von der heutigen Eingangspforte zum UNESCO Weltkulturerbe Sardona (200 Meter unterhalb von der Bergstation Grauberg). Ils Cugns ist bei weitem nicht Cassons und schon gar nicht ein Zugang zum Fil de Cassons, was von Pro Cassons angestrebt wird. Die Erstellung eines Besucherzentrums der Tektonikarena in Segnes gleichzeitig mit dem Ausbau der Bergstation Segnes würde den Aufwand erheblich reduzieren und auch vereinfachen, da Segnes erheblich besser zugänglich ist als Ils Cugns. Ein Verzicht auf einen Ausbau von Ils Cugns führt zu erheblich geringeren Erstellungskosten der ganzen Infrastruktur ohne wesentliche Einschränkungen. Last but not least: So bleibt das Gebiet um den

Fil de Cassons für Naturliebhaber im Sommer wie auch im Winter weiterhin vom Massentourismus verschont und lässt das Herz von vielen Wanderer und Skitourengängern sicher höherschlagen. Zieht man alle diese Überlegungen in Betracht, so kann eine einzige Pendelbahn Flims-Foppa-Stargels-Segnas-Nagiens alles optimal und zu bedeutend geringen Kosten erschliessen. Einzig der Segnesboden wird vermutlich touristisch total "überraant" (ähnlich Caumasee) und benötigt wohl zusätzliche Schutzmassnahmen. Andernfalls versinken wir dann auch dort im achtlos zurückgelassen Müll!!!

Ich hoffe Sie verstehen die Idee hinter diesem Ansatz und haben den Mut diese Idee auch öffentlich zur Diskussion vorzulegen. Vermutlich lassen sich sehr viele Bewohner von Flims dafür gewinnen, da für viel weniger Geld viel mehr erreicht werden kann als mit allen bisher vorgestellten Konzepten. Auch die WAG müsste dafür zu gewinnen sein, da sie ihr Interesse der redundanten Erschliessung von La Siala über die Ostseite dadurch realisieren kann.

Antwort

- 1. Die Abklärungen für eine optimale Linienführung und Nutzung des Raums erfolgten im Verlaufe des letzten Jahres in engem Austausch zwischen der Gemeinde und der WAG. Die von Ihnen angesprochene T-Variante hätte zu deutlich grösseren Eingriffen bei der Segneshütte geführt. Das benötigte Volumen sowie der entsprechende Flächenbedarf für einen "Verteilbahnhof" Segneshütte wären zu gross sowie nicht bewilligungsfähig. Aus Sicht des Gastes ist zur Erreichung der Segneshütte eine Fahrt über Nagens gut vertretbar. Die Fahrzeit ist nicht unerheblich länger. Die Rodungsfläche und der gesamte landschaftliche Eingriff sind geringer. Der Bau des Verteilbahnhofs in Nagens ist landschaftsschonender, kostengünstiger, da einfachere Logistik, Installationsplätze, Zufahrtsstrasse, Strom etc. Auch ist die Lenkung der Biker einfacher. Unter Würdigung aller Faktoren ist die vorgesehene Linienführung die beste Variante.*
- 2. Aus Sicht der Raumplanung gehören diese Themen zusammen. Wenn der Generelle Erschliessungsplan ohnehin angepasst werden muss, sollten die damit verbundenen Konsequenzen (z.Bsp. Umzonungen in die ZöBA) auch folgerichtig aufgezeigt werden. Der Gemeindevorstand möchte es vermeiden, dass zu vergleichbaren Themen der Kanton und der Souverän praktisch gleichzeitig mehrmals Stellungnehmen muss. Mit dem möglichen Abstimmungsprocedere wird sich der Gemeindevorstand aber noch befassen müssen. Gerne hat er Ihren Input aufgenommen.*
- 3. Der Flimser Souverän hat im Rahmen der Urnenabstimmung vom 19. Mai 2019 bereits mitbestimmt und die Finanzierung der UNESCO Erschliessung Tektonikarena Sardona ab Flims inkl. Besucherzentrum ils Cugns auf Basis der Botschaft gutgeheissen. Der Entscheid, Valerio Olgiati, als Architekt das Besucherzentrum entwerfen zu lassen, erfolgte in einer gemeinsamen Absprache zwischen der WAG, der Cassons AG und der Gemeinde Flims. Der Gemeindevorstand von Flims hat sich dezidiert für Valerio Olgiati ausgesprochen, zumal dieser Gewähr bietet, dass ein Leuchtturmprojekt auf ils Cugns entstehen wird. Ein Wettbewerb ist nicht nötig, zumal die Cassons AG nicht der Submissionsverordnung unterliegt. Trotzdem braucht es aber eine klare Vereinbarung zwischen der Cassons AG und dem Architekten.*
- 4. Der Volksentscheid wird sehr wohl geachtet. Die Urnenabstimmung vom 19. Mai 2019 war eine reine Finanzabstimmung. Dies wurde u.a. auch im Rahmen von zwei juristischen Gutachten unabhängig voneinander vollumfänglich bestätigt. Die anstehende Raumplanungsvorlage hat mitunter gerade eben den Charakter und Zweck, dass der Souverän über die an der Orientierung vom 29. Januar 2021 vorgestellte Linienführung der Erschliessung der Flimserseite bis ils Cugns befinden kann. Der Souverän hat damit weiterhin die volle Entscheidungsfreiheit. Zudem wird bei der jetzigen Linienführung die Erschliessung von Foppa ebenfalls ins Projekt integriert, was bereits in der Botschaft vom 13. September 2015 im Rahmen des Projektierungskredits Ausdruck des Willens des Flimser Souveräns war. Insofern ist hier kein Widerspruch zu erkennen. Im Gegen-*

teil: Diese Prämisse ist nun ebenfalls erfüllt. Der präsentierte Erschliessungskorridor entspricht sehr gut der favorisierten Variante aus dem Jahre 2019. Optimiert wurde nicht die Linienführung, sondern das Bahnsystem. Flims erhält mit dem Rope Taxi ein energioptimiertes Bahnsystem, welches auch auf die erwarteten Anforderungen nach der Corona-Zeit Rücksicht nimmt.

- 5. Darüber hat der Souverän ebenfalls bereits am 19. Mai 2019 befunden. Die Auszahlung des Gemeindebeitrages von CHF 20 Mio. erfolgt in zwei Tranchen zu je CHF 10 Mio., jeweils zu Baubeginn der beiden Etappen bzw. zum Zeitpunkt einer allfälligen Sacheinlage des Arena Expresses. Dies, um die gestaffelten, baulichen und elektromechanischen Massnahmen und Tätigkeiten zur Erschliessung zeitgerecht zu finanzieren und zu realisieren. Ungeachtet des Ausgangs der Urnenabstimmung über die Raumplanung in dieser Sache.*
- 6. Flims erhält mit dem vorgestellten Projekt die einmalige Chance, das für Flims strategisch entscheidende Projekt der Erschliessung des UNESCO Weltnaturerbes Tektonik Arena in Etappen zu realisieren. Mit einer Regelung der Finanzierung der UNESCO Erschliessung Tektonikarena Sardona ab Flims inkl. Besucherzentrum. Gemäss Botschaft der Finanzabstimmung vom 19. Mai 2019 war jedoch die Sicherung von Foppa über den Ablauf der Konzession im 2025 hinaus davon ausgenommen. Es wurde jedoch zwischen der Gemeinde und der WAG dazu im Wesentlichen folgendes festgehalten:*

"Die WAG ist willens, mit der Gemeinde Flims eine gemeinsame Lösung für eine zukünftige Erschliessung von Foppa nach Konzessionsablauf 2025 zu finden und umzusetzen, sofern dies Zukunftslösung bezüglich der Investition sowie dem Betrieb auf Grundlage einer life-cycle-Betrachtung wirtschaftlich tragbar ist."

Die Linienführung entspricht der favorisierten Linienführung anlässlich der Abstimmung vom 19. Mai 2019. Die vorgestellte Linienführung basiert aber nicht mehr auf einem Pendelbahnsystem. Das vorgestellte Rope Taxi ist ein Umlaufbahnsystem mit geschlossenen 10er Kabinen. Wie bereits in der Botschaft festgehalten, planen die WAG und die Gemeinde eine markante Steigerung der Attraktivität des Wegnetzes im Rahmen der Realisierung des Masterplans Flimsenseite:

- Ausbau, Neubau und Sanierung von Wanderwegen wie z.B:*
- Komfortabler Weg von Ils Cugns zum Fil de Cassons als Einstieg in das Gebiet Flimsenstein/Bargis*
- Attraktiver Panoramaweg (Höhenweg) über den oberen Segnesboden zum Martinsloch bis zur Alp Nagens*
- Optimierung der Wanderwege im Raum Flimsenstein-Alp Sura. In Verbindung mit der geplanten erweiterten Nutzung der Milchseilbahn*
- Behindertengerechte Verbindung ins UNESCO Welterbe*

Abschliessend möchten wir auch nochmals daran erinnern, dass die Erschliessung des Cassons/ils Cugns am Anfang aller Diskussionen über die Mitfinanzierung des Projekts durch die Gemeinde stand. Ohne ils Cugns wären die positiven Resultate an den Urnenabstimmungen vom September 2015 und Mai 2019 kaum zu erreichen gewesen. Ohne ils Cugns wäre daher ein Gemeindebeitrag kaum zu vertreten.

Frage – Präzisierung, Beteiligungsverhältnis Cassons AG

Vielen Dank für die schnelle und kompetente Stellungnahme zu allen meinen Fragen. Bzgl. Ihrer Antwort zu Frage 5, möchte ich noch eine Anmerkung anbringen: Sie schreiben, dass eine allfällige Sacheinlage des Arena Expresses an Stelle der 20 Mio der WAG möglich wären. Gemäss Botschaft der Abstimmung vom 19. Mai 2019 Kapitel 4 zweitletzter Absatz "Für den Fall, dass es sich..." (siehe Anhang) ist eine Sacheinlage nur dann möglich, wenn Flims

- Nagens nicht oder verspätet gebaut werden kann und der Arena Express "als Stellvertretung" dienen müsste. Da dies mit der aktuellen Planung jedoch kaum gegeben ist, kann ich nicht nachvollziehen wieso eine Sacheinlage seitens der WAG möglich sein sollte.

Beim Durchlesen der o.a. Botschaft ist mir noch aufgefallen, dass in Kap. 3 erster Absatz die Beteiligungsverhältnisse an der Cassons AG wie folgt geregelt sein sollten: Gemeinde Flims 45%, WAG 45% und Dritte 10%. Gemäss Handelsregister wurden 800 Namensaktien der Cassons AG ausgegeben. 45% diese Aktien wären dem zu Folge 360 Aktien. Schaut man nun in der letzten Jahresrechnung von Flims, Seite 63; 4. Beteiligungsspiegel (Kopie im Anhang), nach, so stellt man fest, dass die Gemeinde Flims "nur" 350 Aktien mit einem Anteil von 43.8% besitzt. Im Gegenzug findet man im Jahresbericht der WAG, Seite 29; 4. Beteiligungen, dass die WAG an der Cassons AG eine Beteiligung von 56.3% (450 Aktien) besitzt. Habe ich die Daten richtig verstanden, so sind die Anteile an der Cassons AG nicht mehr gemäss Abstimmungsbotschaft aufgeteilt und die klare Absicht in der Botschaft (Kap.3; erster Absatz; letzter Satz) "*Weder die Gemeinde Flims noch die Weisse Arena AG streben eine Mehrheitsbeteiligung an, ...*" ist wohl nicht mehr gegeben. Für mich sieht es nun so aus, als ob sich die WAG die Aktienmehrheit gesichert hat und die Gemeinde Flims die Rolle des "benötigten" Beisitzers eingenommen hat. Ich hoffe Sie können meinen Ausführungen folgen und mir allfällige Missverständnisse aufzeigen.

Antwort

Ihre Feststellung ist richtig. Im Sinne der korrekten Wiedergabe des Botschaftstextes haben wir den gesamten Inhalt des damaligen Kapitels "Auszahlungsmodus" aus der Botschaft zitiert. Eine Sacheinlage des Arena Expresses steht im Moment bei der jetzigen Variante nicht zur Diskussion.

Die heutige Aktienaufteilung ist eine Momentaufnahme. Sobald die Auszahlungen des Gemeindebeitrages von CHF 20 Mio. in zwei Tranchen, jeweils zu Baubeginn der beiden Etappen, fliesen bzw. sich noch weitere Kapitalgeber an der Cassons AG beteiligen, wird sich das Verhältnis automatisch anpassen. Die Beteiligungen sollten sich dann mittelfristig, so wie in der Botschaft erwähnt, einstellen. Die Beschlussfassung im Verwaltungsrat erfolgt nach Köpfen. Es ist daher nicht so, dass die Gemeinde nur Beisitzerin ist. Im Gegenteil. Gemeinde und WAG sind gleichwertige Partner, die auf Augenhöhe miteinander funktionieren, sich austauschen und gemeinsam entscheiden.

Frage – Naraus, Cassonsgrat

Ganz herzlichen Dank für die kompetente, sachliche und vertrauensbildende Information. Gerne hoffe ich mit Dir Martin, mit allen Beteiligten und als Einheimischer, dass es gelingen werde, die anstehenden Hürden zu überwinden und dieses wunderbare Projekt innert nützlicher Frist zu realisieren. Zwei Fragen:

1. Wie sieht es mit Naraus ab 2025 mindestens für den Sommerbetrieb aus?
2. Ist eine Erschliessung von ils Cugns bis Cassons möglich und realisierbar?

Antwort

1. *Im 2022 wird die Naraus-Bahn zurückgebaut. Daher wird es im 2025 keine Bahnerschliessung Naraus mehr geben. Im Moment wird aber geprüft, ob auf den Rückbau des Restaurationsteils in Naraus verzichtet werden kann Das würde bedeuten, dass auch in Zukunft im Sommer der Ausflugsort Naraus für Wanderer und Biker zur Verfügung stehen könnte.*

2. *Bereits in den Botschaften zu den Urnenabstimmungen 2015 und 2019 wurde klar festgehalten und in den nachfolgenden Abstimmungen bestätigt, dass die Bahnerschliessung bis Ils Cugns gehen wird. Die Verbindung zum Fil de Cassons wird mit dem Bau eines einfachen Wanderwegs sichergestellt. Bereits im Rahmen einer gemeinsamen Begehung mit Vertretern der Gemeinde, der Bürgergemeinde Flims, der kant. und nationalen Amtsstellen sowie der Umweltorganisationen wurde diese Wegverbindung seitens der Vertreter der Bürgergemeinde Flims zu Handen des Protokolls eingebracht.*

Frage – Cassonsgrat, Piste, Wander- und Bikewege

Wir vom Vorstand des Vereins 'pro Flims-Cassons' (pFC) haben mit grossem Interesse die Präsentation des Projekts 'Erschliessung des UNESCO Welterbes Tektonikarena Sardona' verfolgt. Wir sind erfreut über die spürbare Aufbruchstimmung, den Gehalt der Information und die überzeugende Willenskundgebung der Verantwortlichen. Wir haben schon bei früherer Gelegenheit die generelle Unterstützung des vorliegenden Projekts kundgetan. Allerdings ist da immer noch der in unseren Augen 'wunde Punkt': die Position der Bergstation. Nun sind wir froh, unsere Fragen dazu auch öffentlich stellen zu können. Eine Verschiebung der Bergstation näher zum Grat würde dem Projekt eine zusätzliche Qualität und eine gesteigerte Wirtschaftlichkeit verleihen. Gerne würden wir Ihnen in dazu einem Gespräch unsere Argumente unterbreiten. Vielen Dank für Ihre offene Kommunikation, für die Anhörung aller interessierten Kreise und für Ihre Antworten. Der pFC erachtet nach wie vor das Cassons-Plateau als attraktivsten Ort der Tektonikarena Sardona und trat daher immer für die Erschliessung des Cassons-Grats ein. Die Projektverantwortlichen schlossen diese Möglichkeit mit Hinweis auf ablehnende Umweltorganisationen aus. Aus Sicht pFC wären landschaftsschonend folgende Varianten machbar:

1. Bergstation in der Geländemulde zwischen Ils Cugns und Grat, nötigenfalls mit überdeckten Gebäudeteilen, oder
2. Schräglift oder Ähnliches ab Ils Cugns bis zum Grat oder in Gratnähe
3. Wie beurteilt die Cassons AG die Machbarkeit unserer Vorschläge?
4. Ist eine allfällige Graterschliessung im generellen Erschliessungsplan bzw. im Nutzungsplan berücksichtigt?

In der Präsentation spricht Reto Gurtner vom geplanten Besucherzentrum auf Ils Cugns von einem Leuchtturmprojekt, das mit dem Architekten Valerio Olgiati realisiert werden soll. Sind die damit verbundenen Kosten bereits im Projekt enthalten oder wer soll das finanzieren? Welche Infrastruktur umfasst die Bergstation und welche Angebote sind im Restaurant vorgesehen? In der Botschaft zur Urnenabstimmung vom 13. September 2015 werden verschiedene ergänzende Massnahmen erwähnt. Dazu folgende Fragen:

1. Sind die Beschneidung der Spalegnapiste sowie der Schlittelstrecke Foppa-Flims und der Wander-/Bikeweg Teile des aktuellen Projekts?
2. Wie sehen die diesbezüglichen Pläne aus und wann werden sie realisiert?
3. Wer bestreitet die Kosten des Baus, Unterhalts und Betriebs der Wander-/Bikewege?
4. Wird der Skischulbetrieb auf Foppa verlegt?

Zur Realisierungswahrscheinlichkeit: Welche Umstände können die Realisierung des Projekts verzögern oder gar verunmöglichen? Welches sind nach Einschätzung der Cassons AG die grössten diesbezüglichen Risiken?

Antwort

1. Eine neue Bahnerschliessung bis zum Grat ist nicht nur wegen den Umweltorganisationen, sondern auch wegen der geltenden Gesetzgebung nicht möglich. Dies hat die Cassons AG seit 2015 transparent und offen dargelegt. Der Souverän hat in der Folge dieses Thema der Bergstation Ils Cugns auch schon zweimal an der Urne bestätigt.
2. Die Machbarkeit eines Schrägaufzuges (ähnlich Caumasee-Lift) von Ils Cugns aus zur Überwindung des ersten, steileren Hanges bis zum Endpunkt der damaligen Pistenkorrektur der BBF, könnte u.U. ein Diskussionspunkt sein. Im Sinne einer reinen Sommer-Aufstiegs-Hilfe. Dieser Wunsch wurde seitens des Vereins Pro Flims Cassons wiederholt geäussert. Wie es mit der Bewilligungsfähigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung des Life-Cycle-Cost Ansatzes aussieht, kann im Moment nicht beurteilt werden. Weder die Investitions- noch die Betriebskosten sind Bestandteile des am 29. Januar 2021 vorgestellten Projekts der Cassons AG. Genau so wenig wie die Planung und allfällige Realisierung der Stromerschliessung eines solchen "Bähnli".
3. Technisch Nein. Im Rahmen einer neuen Wegverbindung selbstverständlich Ja. Gemäss dem Willen des Souveräns wurde der Standort Ils Cugns für die Endstation der Bahn sowie als Standort für das Besucherzentrum schon zweimal bestätigt. Auch die Umweltorganisationen sowie die Amtsstellen haben bereits im Oktober 2014 im Rahmen eines schriftlichen Protokolls festgehalten, dass dieser Standort am besten geeignet sei. Und last but not least hat auch die IG Tektonikarena Sardona schriftlich festgehalten und bestätigt, dass Ils Cugns der ideale Einstieg ins UNESCO Welterbe sei.
4. Erste Entwürfe werden im Verlaufe des Aprils zu erwarten sein. In der Finanzplanung der Gemeinde Flims ist für das Besucherzentrum ein Betrag in Höhe von CHF 2 Mio vorgesehen. Es geht aber nicht allein um die Investition. Es geht auch darum, wer das Besucherzentrum betreiben soll. Logistik (Wasser, Abwasser) via Transportkabine. Keine terrestrische Erschliessung mit Strom, Wasser, Abwasser durch den Cassonshang. Einfaches Gebäude mit einem Angebot im Sinne eines Kiosks bzw. eines Pop-up Restaurants mit Cateringmöglichkeiten über die Bahn. Ganz nach dem Prinzip von Valerio Olgiati: "Weniger ist mehr".
5. Nein. Teil des Projektes sind gemäss der Botschaft vom 19. Mai 2019 die Bahnerschliessung Flims-Ils Cugns sowie das Besucherzentrum. Neu mit Ein- und Ausstiegsstationen in Startgels und der Segneshütte. Allein diese beiden Standorte erhöhen die Mehrwerte im Projekt hinsichtlich eines Ganzjahresbetriebes signifikant. Die Prämissen für einen Betrieb und die daraus folgende Bespielung des Raums Foppa/Spalegna über 2025 hinaus wurden ebenfalls in der Botschaft festgehalten: "Die WAG ist willens, mit der Gemeinde eine gemeinsame Lösung für den Betrieb über 2025 hinaus zu finden. Sofern diese Zukunftslösung bezüglich der Investition sowie dem Betrieb auf Grundlage einer life-cycle-Kostenbetrachtung wirtschaftlich tragbar ist."

Die Investitionen sind lediglich ein Teil der Lösung. Der Betrieb und die damit vertraglich zu sichernde Übernahme der Amortisationen, Zinskosten sowie der laufenden Betriebs- und Unterhaltskosten während der Lebensdauer sind der zweite Teil der Lösung. Eine Aufwertung von Foppa mit allen notwendigen Massnahmen bedarf somit auf jeden Fall einer weiteren Investition/Beteiligung der Gemeinde Flims. Diese Pendenz aus der Urnenabstimmung vom 19. Mai 2019 muss nun vor dem eigentlichen Baubeginn zwischen der Gemeinde und der WAG in den nächsten Monaten geklärt und vertraglich festgehalten werden, damit der Souverän zu gegebener Zeit darüber befinden kann.

6. *Die Gespräche und Verhandlungen zwischen der WAG und der Gemeinde Flims werden zeitnah gestartet. Im Interesse des Soveräns soll unbedingt noch vor Baubeginn die vertragliche Situation für das Grundpaket sowie auch für allfällige Zusatzpakete/Zusatzwünsche geplant, vertraglich fixiert und hinsichtlich der Finanzierung geklärt werden.*
7. *Im Moment sehen die Regelungen vor, dass die jeweiligen Standortgemeinden die Baukosten tragen. Der Betrieb und Unterhalt der Wanderwege und Bike-Trails muss im Rahmen einer zukunftsgerichteten Lösung zwischen den Destinationspartnern umfassend und neu geregelt werden.*
8. *Dies ist eine mögliche Option.*

Frage – Cassonsgrat, Naraus

Das vorgestellte Projekt ist meiner Ansicht nach eine gute Lösung allerdings frage ich mich, warum die Bergstation in Ils Cugns geplant wird und nicht auf dem Cassons. Wie kommen ältere Personen auf den Cassonsgrat? Zudem bedauere ich den Entscheid die Bahn Foppa bis Naraus abzubrechen. Die Naraus als Ausgangspunkt für Wanderungen im Sommer, aber auch im Winter für Familien mit kleineren Kindern (angenehme Abfahrt bis Spaligna), wäre eine gute Lösung, die man nicht aufgeben sollte.

Antwort

Eine neue Bahnerschliessung bis zum Grat ist nicht nur wegen den Umweltorganisationen, sondern auch wegen der geltenden Gesetzgebung nicht möglich. Dies hat die Cassons AG seit 2015 transparent und offen dargelegt. Der Flimser Soverän hat in der Folge dieses Thema der Bergstation Ils Cugns auch schon zweimal bestätigt. In den Botschaften zu den Urnenabstimmungen 2015 und 2019 wurde klar festgehalten, dass die Bahnerschliessung bis Ils Cugns gehen wird. Die Verbindung zum Fil de Cassons wird mit dem Bau eines einfachen Wanderwegs sichergestellt. Bereits im Rahmen einer gemeinsamen Begehung mit Vertretern der Gemeinde, der Bürgergemeinde Flims, der kant. und nationalen Amtsstellen sowie der Umweltorganisationen wurde diese Wegverbindung seitens der Vertreter der Bürgergemeinde Flims zu Handen des Protokolls eingebracht

Das Restaurant Naraus kann als attraktiver Ausflugsort erhalten bleiben. Ausgangspunkte werden neu Startgels und die Segneshütte. Wenn Naraus für alle so attraktiv ist, wird auch die neue Konfiguration genügend Raum lassen, damit sich ein Gastronom erfolgreich entfalten kann. Damit die präsentierte UNESCO Erschliessung aber realisiert werden kann, ist es auch baulich zwingend, die Seilbahn Foppa-Naraus zurückzubauen, um die Weiterführung der Linie nach Startgels sicher zu stellen.

Frage – Belüftung Gondeln

Ich finde die jetzt in Aussicht genommene Lösung mit der Abkehr von grossen Kabinen zugunsten kleinerer Gondeln sehr gut und zukunftsgerichtet. Frage: Wie darf man sich die Belüftung vorstellen, ohne dass dann ständig Durchzug herrscht, mit der Gefahr, sich zu erkälten? Siehe auch neueste Empa-Studie im Zusammenhang mit Corona.

Antwort

Die vorgesehenen modernen Kabinen, haben in beiden Fahrtrichtungen im oberen Kabinenbereich je zwei Klappfenster, die manuell betätigt werden können. Dies hat den Vorteil, dass

bei tiefen Temperaturen nur die Rückfahrseite geöffnet werden kann und im Sommer die Seite in Fahrtrichtung oder alle 4 Fenster. Die Frischluftzufuhr wird jedoch generell durch kleine Bodenöffnungen im Kabinenboden sichergestellt.

Frage – Warteraum

Als Erstes ein Kompliment für die gute und interessante Präsentation. Da 80% der Personenbeförderung im Winter ist, stellt sich für mich die Frage der Förderleistung pro Stunde dieser neuartigen Bahn. Kann mir vorstellen, dass der Einstieg mehr Zeit in Anspruch nehmen wird. Viele Personen im Warteraum.

Antwort

Die Anlage wurde auf 1500P/h ausgelegt, das Kabinenintervall ist somit 24 Sekunden. Die Personen kommen in ein Wartebereich mit einer Begrenzung von 10 Personen, dies ermöglicht einen speditiven Beladeprozess. Zudem werden bis zu 4 Kabinen gleichzeitig beladen. So bleibt genügend Zeit für den Einstieg und die Beschleunigung auf Seilgeschwindigkeit. Das Aus- und Einsteigen wird örtlich getrennt, um keinen gegenläufigen Personenfluss steuern zu müssen. Die neue Bahn ist auch eine Entlastung des Arena Expresses zu Spitzenzeiten.

Frage – Rope Taxi, Naraus

Ich habe mir mit großem Interesse ihre Präsentation über die geplante Erschliessung angesehen. Als Wintersportler habe ich noch einige Fragen an sie und würde mich sehr freuen, wenn sie diese beantworten könnten.

- 1) Wie ist die Fahrzeit des Ropetaxis bis zu den 5 Stationen ab Flims?
- 2) Ist es möglich und geplant den Ropetaxi zB bei hoher Ausnutzung im Winter wie eine normale Umlaufbahn zu betreiben wo alle Kabinen im Umlauf sind und an allen Stationen anhalten?
- 3) Welche Skipisten mit welchem Ziel wird es in Zukunft ab Ils Cugns geben und sind dies präparierte Pisten oder nur gelbe unpräparierte Abfahrtsrouten? Gibt es dann auch eine Piste von Ils Cugns nach Naraus um weiter die rote Piste Nr 2 nach Foppa zu erreichen?
- 4) Was passiert mit Naraus wenn der Seselift von Foppa stillgelegt wurde. Wird es dann auch weiter ein Bergrestaurant in Naraus geben?

Antwort

1. *Die Fahrzeit von Flims bis ils Cugns beträgt bei direkter Fahrt insgesamt 24 Minuten.*
2. *Die Anzahl der Kabinen am Seil ist nachfrageabhängig. Bei voller Kapazität werden alle Gondeln am Seil hängen. Dabei gilt festzuhalten, dass die Kabinen grundsätzlich direkt fahren, d.h. ohne Stopp bis zur gewählten Zielstation.*
3. *Ab ils Cugns wird es im Winter keine präparierten Pisten geben. Innerhalb der verabschiedeten Wintersport- bzw. touristischen Intensiverholungszone werden ab ils Cugns wie bisher auch schon Abfahrtsrouten (markiert und vor alpinen Gefahren gesichert) sowie freies Gelände für Freerider erschlossen. Es ist nicht vorgesehen, eine maschinell präparierte Piste von ils Cugns via Naraus bis Foppa zu führen.*
4. *Es ist aktuell geplant, lediglich die baulichen und elektromechanischen Bestandteile der Stationen und der Strecke der Bahnerschliessung Foppa-Naraus zurückzubauen. Der*

Erhalt des Standorts Naraus als auch in Zukunft mögliches Wander- und Ausflugsziel könnte durch Ergänzungen im Wanderwegnetz an das neue Erschliessungskonzept Innerberg angeschlossen werden. Naraus als attraktiver Ausflugsort könnte durchaus bestehen bleiben. Und wenn der Standort so attraktiv ist, wie sehr viele festhalten, wird sich sicher auch ein Gastronom finden, welcher diesen Betrieb im Sommer für erholungssuchende Gäste am Leben erhält. Die beliebte Höhenwanderung kann selbstverständlich auch von der Segneshütte aus gestartet werden. Nach einer Fahrt von knapp 20 Minuten ab Flims bis zur Segneshütte erreicht man einen idealen Ausgangspunkt für diverse Wanderungen.

Frage – Restaurant ils Cugns

Ich habe eben Ihre Orientierung über die neue Erschliessung des Cassons angehört. Ich bin total begeistert von der neuen Bahn. Jetzt dünkt mich, ist das Projekt ausgereift. Meine Frage: Gibt es beim Besucherzentrum oben beim Segnesboden auch ein Beizli? Wenn jemand bis ganz hinauffährt, möchte man doch die Aussicht geniessen, nebst den Informationen über das Unesco Tektonika Sardona Gebiet. Man möchte auf einer Terrasse etwas trinken und vielleicht eine Kleinigkeit essen. Es geht vor allem auch um ältere Leute, die nicht wandern gehen. So ein kleines Beizli wie früher auf dem Cassonsgrat wäre wünschenswert. Ich würde mich freuen, wenn Sie meinen Vorschlag in Ihre Planung aufnehmen würden. Besten Dank und weiterhin viel Glück bei der Realisierung dieses zukunftssträchtigen Projekts. Ich freue mich darauf.

Antwort

Es ist geplant, im Zuge der für das Jahr 2023 geplanten Bauarbeiten für die Bergstation Ils Cugns und für das neue Besucherzentrum inkl. einem angegliederten Kiosk, auch die baulichen Überreste des alten Restaurationsgebäudes auf Cassons zurückzubauen. Wenn möglich, versuchen wir im Rahmen der zu durchlaufenden Verfahren, die ursprünglichen Nutzungen des alten Restaurantstandortes in Cassons nach Ils Cugns zu transferieren und damit auch ein kleines Beizli sowie ein paar Schlafplätze für Weitwanderer, Schutzsuchende und im Herbst auch für Jäger anbieten zu können.

Frage – Bahnbau

Ich nehme Bezug auf die Online Präsentation vom 29. Januar 2021 bezüglich zukünftiger Erschliessung der Tektonikarena. Aufgrund der gemachten Ausführungen wird ersichtlich, dass das Projekt breit durchdacht ist und man nun eine gute Lösung für die Erschliessung der Flimser Seite gefunden hat. Verständlicherweise konnte im Rahmen der Präsentation nicht auf alle Themen eingegangen werden. Daher versuche ich auf diesem Wege weitere Informationen zu erhalten. Was mich als Eigenheimbesitzer an der Via Runcs beschäftigt, und da bin ich nicht der einzige, ist die Frage, wie die neue Gondelbahn Flims – Foppa an die Gelände-Topografie angepasst sein wird, dies insbesondere in Bezug auf die geplanten Masten- bzw. Seilhöhen. Aufgrund früher erhaltenen Informationen zu diesem Projekt habe ich verstanden, dass anscheinend mit deutlich höheren Masten geplant wird als dies heute bei der Sesselbahn der Fall ist. Konkret verstand ich, dass z.B. im unteren Teil der Strecke mit Masten von 38 m Höhe gearbeitet werden soll. Wäre dies wirklich der Fall, dann würde die neue Gondelbahn-Anlage massiv in die Höhe genommen und sich dadurch das aktuelle Landschaftsbild markant verändern. Erlauben Sie mir daher die folgenden Fragen:

1. Wie wird die neue Gondelbahn Flims-Foppa an die bestehende Geländetopografie angepasst? Konkret, wie viele, wo und in welcher Höhe sind aktuell Masten geplant?
2. Gibt es verschiedene Planszenarien (mehr/weniger Masten, tiefere/höhere Masten etc.)?

3. Sind die Naturschutzverbände im Rahmen der im Januar erfolgten Vorinformation auch bezüglich der topografischen «Einbettung» der neuen Gondelbahn Flims-Foppa informiert worden (inklusive Masten-/Seilhöhe) und falls ja, haben diese dazu Stellung genommen?

Antwort

Es sind auf der Strecke Flims-Foppa insgesamt 9 Stützen geplant. Die Stützenhöhen betragen im unteren Bereich bis zu 38 Meter. Dies ist nötig, um die Gebäude zwischen den Stützen drei und vier zu überfahren. Die Stützenhöhen ergeben sich einerseits durch die Topographie und andererseits durch die Einhaltung der Brandschutzabstände in den Seildurchhängen über dem bebauten Gebiet. Die Standorte der Stützen wurden im Rahmen der technischen Möglichkeiten angepasst.

Im Rahmen der Vorinformation wurden die Umweltorganisationen im Wesentlichen mit denselben Grundlagen und Informationen bedient, wie die Bevölkerung anlässlich der Öffentlichen Orientierung vom 29. Januar 2021. Im Zuge des zu durchlaufenden Raumplanungsverfahrens werden nun alle Privatpersonen und Institutionen im Rahmen des Auflage- und Mitwirkungsverfahrens ab dem 19. Februar 2021 die Gelegenheit erhalten, sich über den Korridor zu informieren.

Alle direkt betroffenen Grundeigentümer werden dabei noch zusätzlich und individuell über die planerischen Details des Projekts informiert. Dabei geht es u.a. um die parzellenscharfe Klärung der Stützenstandorte sowie der Überfahrtsrechte.

Weiter wird es im Zuge des Plangenehmigungsverfahrens des Bundesamtes für Verkehr vor den Sommerferien eine erneute, amtliche Publikation geben. Mit gleichzeitiger Auflage der baulichen Details des Bahnprojekts sowie dem Hinweis auf Absteckungen der Linie sowie Profilierungen der erforderlichen Stationsbauten.

Frage – Pistenverbindung Nagens Sura – Segneshütte, Skibetrieb Ils Cugns

Vielen Dank für die gute Information. Ich habe zwei Fragen: Die Station Nagens Sura ist zwischen dem Restaurant Nagens und der Endstation der Gaubergbahn vorgesehen. Ist eine Möglichkeit vorgesehen, von der neuen Station Nagens Sura direkt mit den Ski in Richtung Segneshütte/Stargels abzufahren oder muss man mit der neuen Bahn zur Segneshütte hinunterfahren? Ist ein Skibetrieb im Winter von Ils Cugns aus vorgesehen?

Antwort

Nein, eine direkte Anbindung ist pistenmässig nicht vorgesehen. Möchte man die Graubergpiste nicht via Mutta Rodunda oder sogar von der Siala aus von oben her befahren, sondern lediglich den schönen, unteren Teil der Graubergpiste von der Segneshütte bis Startgels fahren, benützt man die Gondelbahn von Nagens Sura bis Segneshütte. Die Fahrzeit dauert weniger als 2 Minuten und man spart sich den Ziehweg und die 180-Grad-Kurve.

Von Ils Cugns aus ist kein Skibetrieb auf präparierten Pisten vorgesehen. Aber es wird weiterhin ein tolles Freeride- und Tourengebiet erschlossen. Sei es zur Nutzung im freien Gelände oder auf den markierten und vor alpinen Gefahren gesicherten Abfahrtsrouten.

Frage – Milchseilbahn Fidaz

Die Jägersektion Belmont Flims hat an Ihrer Publikation und öffentlichen Orientierung vom 29. Januar 2021 über das «Gesamtpaket Flimserseits» und der Erschliessung UNESCO Tektonikarena Sardona mit großem Interesse teilgenommen. Wir möchten uns für die informative Orientierung bedanken! Wir erlauben uns, Ihnen, aus jagdlicher wie auch aus Sicht des Umwelt-, und Wildschutzes ein paar Fragen zu stellen. Insbesondere geht es uns um die zukunftsorientierte touristische Erschliessung der Milchseilbahn auf den Flimserstein sowie die geplante Umzonung der Talstation Milchseilbahn in Fidaz. Dazu Folgendes:

- Gibt es zum Projekt der touristischen Nutzung Milchseilbahn bereits eine Projektvorlage?
- Wie stellen Sie sich die kommunale Interessenvertretung der Jägerschaft in Bezug auf das Gesamtprojekt vor?
- Wie würden Sie die Kommunikation und den Einbezug der Flimser Jägerschaft, als wichtiger Interessenvertreter, auf das "Gesamtpaket Flimserseite" sicherstellen?
- Zu welchem Zeitpunkt in Ihrer Meilensteinplanung ist die Realisierung des Bauprojekts Milchseilbahn und dessen touristischen Erschliessung geplant, sollte die Umzonung durch den Soverän angenommen werden?
- In Ihrer Meilensteinplanung sollte plangemäß die Eröffnung der 2. Etappe, auch so die Milchseilbahn, im Jahr 2023 erfolgen. Können Sie dies konkretisieren?
- Gibt es konkrete Pläne, beziehungsweise Projektpunkte zum Wildtierschutz und deren Lebensraumerhaltung?
- Wurden die Einschätzungen/Stellungnahmen der Amtsstellen und Institutionen zum Masterplan/Gesamtprojekt, im Rahmen ihrer transparenten Kommunikation, veröffentlicht oder sind diese einsehbar?
- In wie Fern hat die Abstimmung der Umzonung einen entscheidenden Einfluss auf die Realisierung des Gesamtprojekts, insofern es gemäss Ihrer Mitteilung diesbezüglich vorverhand um verkehrstechnische Faktoren geht?
- Aus welchen Gründen werden die Zonenplanänderungen nicht einzeln zur Abstimmung gebracht?

Antwort

Der Ersatz der Milchseilbahn wird zwischen der WAG und der Gemeinde Flims schon seit Jahren diskutiert. Die Gemeinde Flims hat im Rahmen der Budgetversammlung 2020 für den Ersatz-Neubau bereits einen Betrag in der zukünftigen Investitionsplanung dafür publiziert. Es ist daher wichtig und richtig, in Zusammenhang mit diesem bereits kommunizierten Investitionsvorhaben, zeitnah wichtige Fragen zu diskutieren und zu klären. Im Moment ist das Projekt der Milchseilbahn kein Bestandteil der UNESCO Erschliessung. Wenn der Flimser Soverän in Zukunft diese Option einlösen möchte, müsste dies auf jeden Fall im Rahmen eines eigenständigen Projekts realisiert werden. Dabei geht es im Wesentlichen um eine zusätzliche, touristische Nutzung der Milchseilbahn während der Sommermonate mit einer geplanten Förderleistung von ca. 150 P/h.

Konkrete Projektdetails liegen im Moment noch keine vor. Wenn der Soverän in Flims sich im Rahmen einer eigenen Urnenabstimmung zu diesem Thema entschliessen sollte, diese Zukunftsoption einzulösen, dann wäre auf jeden Fall dasselbe Plangenehmigungsverfahren wie bei der eigentlichen UNESCO Erschliessung zu durchlaufen. Dieses Verfahren beinhaltet u.a. auch Abklärungen im umweltrechtlichen Bereich und wird selbstverständlich ebenfalls im Rahmen einer amtlichen Publikation öffentlich aufgelegt.

Der Gemeindevorstand wird im Rahmen seiner Klausurtagung im März 2021 die Legislaturziele für die Periode 2021-2024 besprechen und anschliessend im Rahmen einer Gemeindeversammlung über die Projekte, Termine und die gemeinsam zu durchlaufenden Verfahren orientieren.

Mit der transparenten Information vom 29. Januar 2021 wurde sichergestellt, dass alle interessierte Kreise sich bereits frühzeitig einbringen und damit auch ihr konkretes Interesse an der Mitgestaltung bekunden können. Selbstverständlich stehen die Jäger im Gemeindevorstand Flims für direkte Gespräche oder Informationen anlässlich von Orientierungen oder Versammlungen der Sektion Belmont gerne zur Verfügung und freuen sich über jede Einladung zu einem konstruktiven Dialog.

Die Raumplanungsabstimmung bzw. Umzonung im Bereich der Talstation ist auch ohne die Einlösung der Option einer zukünftigen, touristischen Nutzung erforderlich. Nur so kann nämlich die alte Bahn während der Bauzeit der neuen Bahn auf dem angrenzenden, zu sichernden Land ihren Dienst weiter erfüllen. Dies war und ist eine wichtige Auflage seitens der Landwirtschaft. In diesem Zusammenhang wird gleichzeitig die Voraussetzung geschaffen, das erforderliche Land für die Gemeinde zu sichern, um später auf eigenem Land auch die Sicherstellung eines behindertengerechten Bus-Wendeplatzes sicherzustellen. Viele der heute genutzten Bus-Haltestellen und Bus-Terminals erfüllen nämlich diese Anforderungen nicht und sind aufgrund des höheren Flächenbedarfes gar nicht mehr geeignet für die praktische Umsetzung des eidg. Behindertengleichstellungsgesetzes.

Sollte in Zukunft die Option einer touristischen Mitbenutzung der Milchseilbahn im Sommer Tatsache werden, wollte man darüber hinaus bereits frühzeitig die Voraussetzungen schaffen, um Fidaz vor zusätzlichem, touristischem Verkehr während der Sommermonate zu schützen. Eine Kombination der Benützung der Milchseilbahn Fidaz mit dem Parkhaus Stenna würde es möglich machen, mit einer behindertengerechten ÖV-Linie Stenna-Milchseilbahn den Ort Fidaz von touristischem Verkehr während der Sommersaison zu entlasten.

Der Gemeindevorstand beabsichtigt im Rahmen einer vorausschauenden Planung die Handlungsoptionen für die Zukunft zu erhalten und in einem ersten Schritt das Land zu sichern. Ein konkretes Projekt gilt es dann gemeinsam zu entwickeln, wenn die nun anlau-fende Diskussion mehrheitsfähig ist und die Bedenken der interessierten Kreise in die Lösung Eingang gefunden haben.

Frage – Rope Taxi, Cassons Grat

Das Rope-Taxi erachte ich als geniale Lösung. Wie wird dies aber in der Praxis funktionieren? Es gibt ja zahlreiche Stationen und soweit ich verstanden habe, entscheide ich mich vor dem Einstieg, bis wohin ich nun fahren möchte. Beispiel: 10 Leute stehen in einer Schlange. Die erste Person möchte bis zur Zwischenstation A, die nächsten zwei zu D, die vierte zu C, die fünfte und sechste zu A, etc. Gibt es vor dem Einsteigen eine Triagierung, also ein Gate für A, eines für B, eines für C, etc.? Der Cassons Grat scheint kein Thema mehr zu sein. Aus welchen Überlegungen?

Antwort

Funktionsprinzip des Ropetaxi:

In der Startstation hat der Fahrgast die Möglichkeit seine Zieldestination frei zu wählen an einem Terminal (zu vergleichen mit einem Personenlift in einem Hochhaus). An den Anzeigetafeln über dem Einstiegsbereich (in Flims werden 4 Einstiegstüren vorgesehen) erscheint dann die Zieldestination. Wird nur 1 Person die Kabine betreten, fährt die Kabine nach 3 Minuten Wartezeit zur Zieldestination ohne in den Zwischenstationen zu stoppen. Tritt der Fall

ein, dass zwei und mehr Personen mit unterschiedlichen Destinationen in die Kabine steigen, fährt die Kabine in die Station B ein, stoppt und fährt wieder weiter zur Zieldestination. Dies ist zu vergleichen mit einem Bummlerzug, der an jeder Station stoppt mit Ein- und Ausstieg, aber beschränkter Kapazität. Bei hochfrequenten Tagen werden die Besucherströme erfasst mit der Zieldestination, z.B. Nagens, und somit werden die Hauptströme direkt versorgt und die Nebendestinationen werden je nach Aufkommen mit dem Bummlerkonzept bedient.

Zum Standort Ils Cugns:

Hier gilt es insbesondere den Artikel 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes sowie die Sachziele des Landschaftskonzept Schweiz zu beachten. U.a. gilt es hier die Topographie (Vermeidung von Gipfel- und Kretenlagen) zu berücksichtigen. Bereits anlässlich der Orientierung vom 28. Januar 2017 wurde unter dem Fachbegriff der Entrümpelung auf die Freispielung der Arena zwischen Grauberg und Flimserstein orientiert. Für den Cassonsgrat heisst dies, die Installation zurückzubauen und die Naturlandschaft ohne technische Infrastrukturen wiederherzustellen. Am Standort Ils Cugns sollen die Bauten konzentriert werden und in der richtigen Dimension und guter Gestaltung erstellt werden. Im Rahmen einer gemeinsamen Begehung mit Vertretern nationaler und kantonaler Amtsstellen, nationaler und kantonaler Schutzorganisationen, Vertretern der IG Tektonikarena Sardona sowie Vertretern der Bürger- und Politischen Gemeinde Flims und den Repräsentanten der WAG wurde im Herbst 2014 schriftlich festgehalten, dass Ils Cugns der ideale Standort ist, um alle landschaftlichen, umweltrechtlichen und touristischen Anforderungen abzudecken. Der Souverän in Flims hat in der Zwischenzeit zweimal über die UNESCO Erschliessung abgestimmt. Im 2015 über einen Planungskredit und im 2019 über einen Beitrag an die UNESCO Erschliessung. Die Resultate der Abstimmungen sind für den Gemeindevorstand und die Cassons AG eine Verpflichtung, eine qualitativ hochwertige Erschliessung des Cassons anzustreben. Der Gemeindevorstand und der VR der Cassons AG sind vollends überzeugt, dass die vorgestellte Linienführung im Interesse von Flims die überzeugendste Lösung darstellt.

Frage – Biker, Rope Taxi

Als Nutzer des Skigebietes Flims- Laax- Falera seit über 40 Jahren, als Biker, als „Zweitheimische“, vor allem aber als direkte Anstösser an die Strasse Muletg- Startgels in Tarschlims bedanken wir uns, zu Ihrem eindrücklichen Projekt Stellung nehmen zu können und auch einige Fragen zu stellen. Wir gratulieren Ihnen, dass es Ihnen gelungen ist, nach einigen Utopien eine realistische Linienführung zu projektieren, die ja nicht so weit entfernt ist von der ehemaligen Erschliessung der Flimserseite in den Achzigerjahren. Es ist uns bewusst, dass im Rahmen einer allgemeinen Orientierung nicht auf alle Details eingegangen werden kann. Die brennendsten Fragen für uns als direkte Anstösser an die neu ausgebaute Strasse nach Tarschlims sind die nach deren touristischen Nutzung:

- Wie werden die Biker nach Rückbau der Sesselbahn Foppa- Naraus zum Runca Trail (Punt Desch) befördert?
- Umweltfreundlich wäre mit der neuen Bahn bis Startgels oder Nagens Sura. Ist die neue Bahn für den regelmässigen Transport von Bikes konzipiert?
- Oder müssen wir mit einem Shuttle Bus nach Startgels rechnen, analog zum Nagens Shuttle und noch mehr Immissionen ausgesetzt werden?
- Werden Gäste des Restaurants Startgels in Zukunft den „Rope Taxi“ benutzen können? Auch nachts?
- Oder werden weiterhin die durch das Kühlgebläse massiv staubaufwirbelnden Busse Gäste mitten in der Nacht nach Startgels und zurückbringen?

Anhang:

- Obwohl technischer Laie, gestatte ich mir trotzdem, einige Überlegungen und Bedenken zum „Rope Taxi“ zu äussern, in der Hoffnung, sie entbehrten jeglicher Grundlage dank professionellem Konzept. Stichwort personalfreier Betrieb: Ein Rollstuhl blockiert in der unbesetzten Station die automatische Kabinentüre, die nächste Kabine trifft aber ein. Wer greift ein?
- Vollbetrieb: Sonniger Sonntag, Flims Bergbahnstation, 08.40 Uhr, Gast A wählt Station Ils Cugns, die nächsten 5 Gäste möchten jedoch nur bis Nagens Sur fahren und dahinter warten 300 weitere Gäste: Fährt A nun allein nach Ils Cugns?
- Sturmwind im Bereich Segnes Boden, Betrieb Segnes-Ils Cugns muss eingestellt werden: Steht die ganze Bahn still? Wo gibt es Kehrschlaufen, um eine einzelne Sektion ausser Betrieb zu nehmen?
- Meines Wissens gibt es weltweit keine vergleichbare Gebirgsbahn mit dem eMotion Konzept und on board Batterien. Damit muss mit Kinderkrankheiten gerechnet werden. Kann man ja auch bis zu einem gewissen Grad akzeptieren. Wenn ich jedoch an die Lokomotivenausfälle der SBB im Winter ab -10°C denke, frage ich mich, ob man -20°C auf ils Cugns im Griff hat? (Abnahme Batteriekapazität, Schienenvereisung, autonome (ver-eiste?) Elektromotoren. Ein defekter Antrieb blockiert alles) Sehr unterschiedliche Seilbelastungen durch variable Kabinenzahl ergibt unterschiedliche Schwingungsverhalten des Trag-/Zugseils: Alle Betriebszustände berechnet?
- Komplexe Steuerung: Redundante Software?
- Ich höre jetzt natürlich die Ingenieure der Firma Bartholet laut lachen und hoffe, sie behalten damit recht. Möge ihrem innovativem Projekt Erfolg beschieden sein!

Antwort

Pro Kabine werden in Zukunft 2-3 Bikes beladen werden können. Mit dem Aufklappen einer Sitzbank wird es daher möglich, pro Fahrmittel neben der erwähnten Anzahl Bikes auch noch 4 Personen in der komfortablen 10'er Kabine zu befördern. Ab Nagens Sura besteht die Möglichkeit, den Nagens-Trail zu befahren. In Zukunft soll es auch möglich werden, ab Segneshütte via Graubergpiste den bisherigen Startpunkt des Runca-Trails zu erreichen und damit mit dieser neuen Linienführung, ohne neue Eingriffe in bisher noch unberührte Flächen, das Angebot sogar noch zu optimieren. Gemeinsam mit der Gemeinde und den Umweltorganisationen wurde jedoch vereinbart, den Bike-Zutritt in den Unteren Segnesboden zu verbieten und auch keine Bikes bis Ils Cugns zu transportieren. Das neue Bahnkonzept ermöglicht es selbstverständlich auch Gästen am Abend oder in der Nacht mit dem Rope Taxi die Stationen entlang der UNESCO Erschliessung komfortabel zu erreichen und mit demselben Transportmittel auch wieder nach Flims zurückzufahren.

Zu ihren technischen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Alle Stationen, sowie alle einzelnen Einstiegstüren, sind videoüberwacht und durch die besetzte Zentrale (aktuell in Foppa vorgesehen) verbunden. Sollte ein mechanisches Problem vorliegen, muss innerhalb einer Frist eine Hilfsperson dem Fahrgast zu Hilfe stehen. Kann das Problem mit dem Fernzugriff gelöst werden, wird der Fahrgast informiert und weiterbefördert. Es ist dasselbe Prinzip wie bei einem normalen Fahrstuhl im Hochhaus.

Das Auffahren der Kabinen ist wie folgt abgesichert: Die Kabine wird beim Einfahren in die Station vom Seil abgekuppelt und dann über Pneuförderer kontrolliert bis auf 1m/s verzögert. Mit dieser sicheren Stationsgeschwindigkeit fährt die Kabine autonom in der Station zu ihrem Bestimmungsort. Auffahrsensoren verhindern dabei ein Auffahren der Gondeln im Stationsumlauf bzw. der Garagierung. Grundlegend wurde am Seilbahnsystem nichts verändert. Lediglich die interne Logistik in den Stationen wurde optimiert.

Zum Ablauf im Vollbetrieb: Gast A drückt Ils Cugns und steigt ein. Wenn keine weiteren Gäste dazu steigen, fährt die Kabine nach 3 Minuten los mit dem direkten Ziel Ils Cugns. Die anschliessenden 5 Personen steigen in die Kabine 2 ein oder in die nachgerückte Kabine 1 und fahren direkt nach Nagens. Die weiteren 300 Personen können auf den Bildschirmen sehen, welche Kabine ihre Destination anfährt. Die Strecke mit der größten Frequenz wird priorisiert, d.h, mehrere Kabinen mit demselben Ziel können somit gleichzeitig beladen werden. Die Nebestrecken werden durch eine "Bummlergondel" angefahren. Es stehen in Flims immer 4 Kabinen zur Abfahrt zur Verfügung.

Ablauf bei Sturmwind: Es können alle Sektionen einzeln betrieben werden. Je nach Personenaufkommen auch mit unterschiedlichen Kapazitäten.

Temperaturabhängiges Verhalten der Technik: Die Batterietechnologie, welche hier verwendet wird, kommt aus dem Automobilbau und genügt allen Anforderungen, die wir bei diesem Projekt antreffen. Um diesbezüglich noch mehr Sicherheit zu erlangen, haben wir eine Versuchsanlage in Nagens 1:1 aufgebaut, wo wir all diese Fragen inkl. Schienenheizung und Schienenenteisungssystem mit diesem Prinzip während zwei Wintersaisons unter echten Hochgebirgskonditionen testen können.

Den unterschiedlichen Lastfällen wurde wie folgt Rechnung getragen: Während dem z.B. eine Kabine in der Talstation rausfährt, wird in der Gegenstation zum Ausgleich eine Kabine in die Gegenrichtung geschickt. Somit gelten immer ausgeglichene Verhältnisse.

Zur Steuerung: Die Seilbahnsteuerung ist eine Standardsteuerung. An der reinen Seilbahntechnik wurde nichts Neues integriert. Lediglich die ganze Logistik im Stationsumlauf enthält diesen innovativen Charakter.

Frage – andere Variante der Linienführung

Ich möchte Euch allen vorab herzlich danken für die geniale und absolut informative Vorstellung des Projekts per Video. Weiter so. Auch das nächste Mal sehr gerne wieder. Kompliment! Ich mache mir auch bereits seit Jahren Gedanken, welche die beste Lösung sein könnte und möchte gerne meine Idee noch als Tipp/Vorschlag an Euch weitergeben. Die neue Lösung, dass die Bahn bei Startgels und neu auch bei der Segneshütte unterirdisch geführt wird, finde ich eine absolut geniale Sache. So sieht man von der neuen Bahn sehr wenig, wenn man das Panorama vom Tal aus geniessen möchte. Nun, meine Idee wäre anstatt von Startgels nach Nagens, neu eine Art T-Variante von Foppa, Startgels direkt zur Segneshütte (unterirdische Station) und von dort links weg nach Nagens und rechts weg nach ils cugns. Folgende Vorteile würde ich darin sehen:

- Die neue Bahn wird ja vor allem auch für die Erschliessung der Tektonik Arena gebaut, somit ist der Gast schneller am Ziel. Im Winterbetrieb, für die Gäste nach Nagens direkt, steht der Arena Express zur Verfügung. Auch im Winter wäre der Gast schneller auf der Flimsenseite, zBsp Innerberg, auf der Piste. Auch als zusätzliche Ausweichmöglichkeit wäre dies sinnvoll für die Zukunft. Und somit werden die Gäste besser im Gebiet verteilt, als wenn alle bei Nagens aussteigen würden (Gäste Verteilung viel besser).
- Nagens würde nicht zu einem grossen Knotenpunkt werden, vorallem nach dem Bau der Siala Idee. Dies aus dem Grund, dass sich nicht unnötigerweise zu viele Personen versammeln oder aufeinandertreffen (Thema Abschaffung Grosskabinen, Menschenansammlungen vermeiden). So müssten die Gäste auch nicht einen unnötigen Umweg über Nagens machen.
- Man könnte auch nahezu die identische Linienführung der Graubergbahn benützen. Auch vom Tal her würde eine direkte Verbindung nach Nagens, die aktuell geplant ist, gut zu

sehen sein mit zwei Seilgehängen und Masten. Bei der T-Variante wäre die neue Bahn nicht gut sichtbar von Segnes-Nagens, weil sie kleiner gebaut werden kann, da diese Linie dann weniger belastet wäre als kleiner Seitenarm. Es wäre nur eine Bahnlinie die vom Tal sichtbar ist, nicht deren zwei. Hier profitiert Flims vom Erhalt des Landschaftsbildes.

- T-Variante wäre eine Stärkung der Flimser Seite. Auch die ‚Zentrale‘ bei der Segneshütte würde auf Flimser Boden stehen.
- Die Segneshütte hat talseitig sehr gut Platz um sich zu vergrössern oder es wird das Gebäude zBsp westseitig (Richtung Graubergkante) erweitert mit einer Art Tunnel unten durch für die Piste von Grauberg her.
- Die Linie wird insgesamt ein wenig kürzer (weniger Stromverbrauch, weniger Material, schneller am Ziel). Bergstation Nagens kann kleiner gehalten werden.

Ein weiterer Gedanke ist, die Bahnlinie mit Besucherzentrum bis circa nach Fuorcla Raschaglius zu verlängern. Somit wäre der Bau auch unterhalb des Cassons Grat, und würde die Silhouette der Bergkante nicht verändern. Das Wandergebiet wird vergrössert (im Winter Schneeschuhwanderungen), auch Bargis, Segnesgletscher, Flimserstein, Atlas, Tschingelhörner und oberer Segnesboden wäre alles besser erschlossen und einfacher zu begehen, auch für Personen, die nicht so geübte Wanderer sind (grösseres Zielpublikum). Auch die Variante wie geplant bis ils cugns bauen und zusätzlich von da eine Art Shuttlekabinen bis Raschaglius oder Cassonsgrat wäre auch eine Idee. So würde der Ausbau der Milchseilbahn auch profitieren und die Gäste verteilen sich noch besser im Gebiet. Die Milchseilbahn wird sicherlich noch viel Potenzial haben. Nun danke ich Euch allen nochmals, dass sich die Bevölkerung einbringen darf, sowie die professionelle Arbeit von der Gemeinde und Gemeindepräsident beim Angehen von diesem Vorzeigeprojekt. Vielleicht inspiriert meine Idee etwas. Ich finde diese Variante für alle Beteiligten und Nutzern nachher die Sinnvollste. Ich bin mir aber auch bewusst, dass es viele Faktoren gibt, die zu berücksichtigen sind.

Antwort

Die geplante Linienführung dient auch der Entlastung des Arena Expresses. Durch die direkte Anbindung von Nagens oder ils Cugns ist die geplante Linienführung sehr attraktiv in der Vor- und in der Nachsaison. Die von Ihnen vorgeschlagene T-Variante bedingt eine grössere Rodung, eine zusätzliche Rettungsbahn, deutlich grössere Stationen im sensiblen Bereich "Segneshütte" und eine grössere Logistik für den Bau. Dies führt wiederum zu höheren Baukosten. Die unterirdische Realisierung einer reinen Durchgangstation sowohl in Startgels als auch in der Segneshütte passt sich sehr gut ins Gelände ein. Einerseits wird die Terrasse bei der Segneshütte grösser, andererseits stören keine technischen Installationen den Blick von Flims über die Segneshütte zu den Tschingelhörnern. 80 % der Frequenzen werden im Winter getätigt. Eine Repetition der Graubergpiste ab Segneshütte ist daher sehr attraktiv und eine gute Alternative bei Wind/schlechter Sicht über 2000 m.ü.M. Die Fahrzeit Nagens Sura – Segneshütte beträgt weniger als 2 Minuten. Der Bau des grösseren Volumens in Nagens ist einfacher und der Eingriff in die Natur ist weniger sichtbar. Die zu erstellende Baupiste bis Nagens Sura besteht zum grössten Teil schon. Auch ist die Anbindung an das Pistennetz zur Verteilung der Gäste via Mutta Rodunda und La Siala sehr gut möglich. Idealer Standort zur zukünftigen Erschliessung der Siala-Osthänge ohne landschaftliche Belastung des Segnesbodens. Aufgrund dieser Überlegungen sind der Gemeindevorstand, der VR der Cassons AG und die WAG überzeugt, dass das vorliegende Projekt ideal ist und allen einen Mehrwert bringt.

Frage – Projektvorstellung, Beteiligung Gemeinde

Wieso wird erst jetzt, d.h. mehr als 10 Jahre nach Bekanntwerden der auslaufenden Betriebsbewilligung und mehr als 5 Jahre nach der Betriebsschliessung der Cassons-Bahn, ein erstes vernünftiges Projekt vorgestellt? Wer trägt die Verantwortung für die katastrophalen Fehlplanungen für die Erschliessung des Cassonsgrats während der letzten Jahre (Y, 250 Personen/Gondel, Betonmasten usw.) und die Verschleuderung des Planungskredites der Gemeinde Flims von CHF 425'000? Wieso wird nur die Gemeinde Flims und nicht auch mindestens die Gemeinden Laax und Falera zur Bezahlung von happigen Beiträgen an den Bergbahnbau der WAG gebeten? Wieviel Aktien der Weissen Arena AG bekommt die Gemeinde Flims für die CHF 20 Mio.?

Antwort

Die WAG hat bereits im September 2007 den damaligen Gemeindevorstand darauf hingewiesen, dass die Konzession und Betriebsbewilligung der damaligen Cassonserschliessung nicht mehr erneuert wird. In der Folge hat dann ein externer Bahnexperte einen Bericht verfasst, der die verschiedenen Varianten einer Erschliessung des Gebietes Cassons aufzeigt. Von den involvierten Parteien (Gemeinde Flims, Verein Pro Flims Cassons und WAG) wurde ein LOI unterschrieben, welcher ebenfalls davon ausging, dass nach dem Ablauf der Konzession per Oktober 2015 mit einer mehrjährigen Erschliessungslücke gerechnet werden muss. Bereits vor gut 10 Jahren wurde festgehalten, dass eine Investition in eine alternative Cassons-Erschliessung sich wirtschaftlich nur begründen lässt, wenn die Frequenzen durch den Bau von 3000 zusätzlichen Betten entsprechend gesteigert werden können. Andernfalls braucht es einen höheren Anteil an Ausflugsgästen sowie eine Mitfinanzierung der öffentlichen Hand zum Erhalt dieser Leuchtturm-Infrastruktur.

Über den Planungskredit wurde am 13. September 2015 abgestimmt. Hier gilt es festzuhalten, dass der gesamte Planungskredit bei CHF 850'000.- lag und die WAG die Hälfte davon übernommen hat. Im Rahmen der Finanzabstimmung vom 19. Mai 2019 wurde festgehalten, dass die WAG als Vorleistung die Aufwendungen der Projektierung bis zur Baureife übernimmt. Diese Vorleistungen werden der WAG bei Baubeginn der jeweiligen Etappe von der Cassons AG als Teil des Gesamtprojekts erstattet. Sollte das Gesamtprojekt an der Urnenabstimmung abgelehnt werden, würden die aufgelaufenen Projektkosten zwischen der Gemeinde und der WAG hälftig geteilt.

Im Finanzierungskonzept ist vorgesehen, dass auch die Nachbargemeinden angefragt werden, dieses für die gesamte Destination wichtige Projekt im Rahmen des Privat-Public-Partnership-Werkzeugs der Cassons AG finanziell mitzutragen. Es wird nun die Aufgabe des unabhängigen Projektleiters sein, die Finanzierungsdetails sowie die Ausgestaltung der entsprechenden Verträge zu regeln.

Was die Gemeinde Flims mit der zukünftigen Cassons-Erschliessung erhält, wurde bereits in der Botschaft zur Finanzabstimmung vom 19. Mai 2019 festgehalten. Das damals vorgestellte Projekt wurde in der Zwischenzeit nochmals optimiert. Das mittlerweile vorliegende, integrale Gesamtpaket Flimsenseite schafft Rahmenbedingungen und Infrastrukturen, welche es ALLEN Leistungsträgern erlauben, nachhaltig über die Lebensdauer der UNESCO-Erschliessung während 300 Tagen im Jahr Wertschöpfung zu erzielen. Mit der Umsetzung des Gesamtpaketes Flimsenseite wird die Strahlkraft von Flims und der ganzen Destination signifikant und nachhaltig gesteigert. Flims wird für Einheimische, Zweitheimische und Gäste noch wertvoller und als Arbeits-, Lebens- und Erholungsraum noch attraktiver.

Abschliessend noch eine Bemerkung zur Verantwortung: Der Verein Pro Flims Cassons hat im Vorfeld der eigenen GV 2020 würdigend zur Kenntnis genommen, dass das Projekt nun sehr konkret wird und auch realisiert wird. Die vorgestellte Variante ist – gerade auch als

Antwort auf die aktuelle Corona-Krise - zukunftsorientiert und wegweisend für Flims und die Destination. Alle involvierten Entscheidungsträger stehen hinter der Erschliessungsvariante und erachten das Festhalten an nostalgischen und sentimental Befindlichkeiten als wenig zielführend für eine integrale und ökonomisch vertretbare Erschliessung der Flimsenseite. Die Gemeinde Flims erhält keine zusätzlichen Aktien der WAG. Die Bauherrin dieser UNESCO-Erschliessung ist die Cassons AG, an der im Moment noch ausschliesslich die WAG und die Gemeinde Flims beteiligt sind.

Frage – Gelder aus Seilspende

Herzlichen Dank für die professionelle und offene Information zur geplanten Seilbahn und zum weiteren Vorgehen. Wir kommen seit über 20 Jahren regelmässig nach Flims - im Sommer / Herbst wie auch im Winter. Aus dieser innigen Verbundenheit heraus haben wir, ohne zu zögern, den Verein Flims - Cassons mit einer Seilspende unterstützt. Der Seilersatz für die alte Bahn ist ja seit längerem vom Tisch, das Geld aber immer noch deponiert. Wir wären bereit, unseren Anteil als bescheidenen Zustupf an die neue Bahn zu spenden. Und wir können uns vorstellen, dass evtl. auch weitere Vereinsmitglieder bereit wären, dasselbe zu tun, auch wenn die verschiedenen Parteien in der Vergangenheit nicht immer einvernehmlich miteinander diskutiert haben. Deshalb unsere Frage: **Hat die Gemeinde Flims mit den Exponenten des Vereins bereits Kontakt aufgenommen, um die Möglichkeiten einer derartigen finanziellen Beteiligung gemeinsam zu prüfen?** Wir danken Ihnen für Ihren Einsatz, um die Erschliessung des Cassons (endlich) konkret werden zu lassen.

Antwort

Wir stehen in regelmässigem Kontakt mit den Vertretern des Vereins Pro Flims Cassons. Über eine finanzielle Beteiligung - wie von Ihnen vorgeschlagen – wurde noch nicht diskutiert. Gerne nehmen wir Ihren Vorschlag auf. Es wäre natürlich sehr wünschenswert, wenn die Mitglieder des Vereins Pro Flims bereit wären, sich an diesem Zukunftsprojekt zu beteiligen. Sei dies durch einen Beitrag an die Bahnerschliessung oder durch eine Mitfinanzierung der noch zu regelnden Aufwertung und Sicherung des Betriebs Foppa/Spalegna über das Jahr 2025 hinaus. Die Klärung dieser Frage liegt jedoch in der alleinigen Kompetenz des Vereins bzw. seiner Mitglieder.

Frage – Linienführung, Architektur, alte Gondel, Milchseilbahn

Vielen Dank für die sehr gute Info und für die Möglichkeit Fragen auf diesem Weg zu stellen. Grundsätzlich finde ich die Idee mit dem Ropetaxi spannend und hoffe, dass der ambitionöse Zeitplan aufgeht. Ich hätte folgende Fragen:

1. Wieso wurde die Linienführung seit der letztens präsentierten Variante erneut geändert?
Ich fand die letzte mit dem Y in Startgels plausibler, da man somit direkt nach ils Cugns gelangt. Der "Umweg" über Nagens-Segnes-ils Cuns ist zumindest auf den ersten Blick nicht gerade attraktiv. Zudem entsteht dadurch wieder der meines Erachtens sehr unschöne "Wäschehängeeffekt" vor den Tschingelhörnern.
2. Wird der Arena-Express durch diese Variante ersetzt?
3. Wieso ist es nicht möglich, die Linie bis auf den Grat zu verlängern? Ein Ausstieg am höchsten Punkt wäre viel attraktiver.
4. Eine bezahlbare Lösung ist wichtig, deshalb sind für mich folgende Fragen zu klären: Weshalb setzt man auf das zwar interessante aber sicher sehr teure Ropetaxi und nicht auf bewährte Bahnen (Umlaufbahn)? Weshalb wird für das Besucherzentrum ein ebenfalls eher kostenintensives Projekt durch Herrn Olgiati projektiert? Gab es einen Architekturwettbewerb?

5. Wieso kann die Gemeinde Flims nicht die alten Cassons gondeln übernehmen und in würdigem Rahmen als älteste Pendel-Luftseilbahn der Schweiz im Dorf präsentieren statt diese als billige Kioskobjekte langsam verkommen zu lassen? Was mit den Gondeln gemacht wurde (goldene Färbung, Bemalung etc) ist schon fast zynisch, da man weiss, wie vielen (vielleicht älteren) aber sicher auch einigen jüngeren Leuten, viel an dieser alten Bergbahn lag.
6. Was ist konkret mit der Milchbahn geplant? Erschliessung, Verkehr, Wanderwege, Bahnkonzept. Was hat dies mit einem verkehrsfreien Fidaz zu tun?

Antwort

Linienführung

Die direkte Linienführung von Startgels direkt auf Ils Cugns wäre bahntechnisch nur mit einem Pendelbahnsystem zu realisieren gewesen. Auf der Basis von wenigen, hohen und massiv geschützten Stützen. Die direkte Linie von Startgels bis nach Ils Cugns liegt in einem Lawinengang, welcher mit einer Gondelbahn nicht sicher zu betreiben wäre. Die Linienführung über Nagens Sura – Segneshütte – Ils Cugns ist unter Würdigung verschiedener Prämissen perfekt.

Der Arena Express wird nicht zurückgebaut. Gerade an Spizentagen im Winter benötigen wir diese bewährte Zubringerbahn ins Schneesportgebiet. Die UNESCO Erschliessung übernimmt nun den Transportauftrag im Sommer und entlastet den Arena Express zu Spitzenzeiten nachhaltig. Dieser Effekt allein steigert die Attraktivität von Flims als Einstiegsort in die Weisse Arena. In der Vor- und Nachsaison erschliesst die neue Linienführung nachhaltig und direkt Nagens oder Ils Cugns.

Erschliessung des Cassonsgrat

Im Rahmen einer gemeinsamen Begehung mit Vertretern nationaler und kantonaler Amtsstellen, nationaler und kantonaler Schutzorganisationen, Vertretern der IG Tektonikarena Sardona sowie Vertretern der Bürger- und Politischen Gemeinde Flims und den Repräsentanten der WAG wurde im Herbst 2014 schriftlich festgehalten, dass Ils Cugns der ideale Standort ist, um alle landschaftlichen, umweltrechtlichen und touristischen Anforderungen abzudecken. Hier gilt es insbesondere Artikel 3 NHG des Natur- und Heimatschutzgesetzes sowie die Sachziele des Landschaftskonzept Schweiz zu beachten. U.a. gilt es hier die Topographie (Vermeidung von Gipfel- und Kretenlagen) zu berücksichtigen. Bereits anlässlich der Orientierung vom 28. Januar 2017 wurde unter dem Fachbegriff der Entrümpelung auf die Freispielung der Arena zwischen Grauberg und Flimserstein orientiert. Für den Cassonsgrat heisst dies, die Installation zurückzubauen und die Naturlandschaft ohne technische Infrastrukturen wiederherzustellen. Am Standort Ils Cugns sollen die Bauten konzentriert werden und in der richtigen Dimension und guter Gestaltung erstellt werden. Der Souverän in Flims hat in der Zwischenzeit zweimal über die UNESCO Erschliessung abgestimmt. Im 2015 über einen Planungskredit und im 2019 über einen Beitrag an die UNESCO Erschliessung. Die Resultate der Abstimmungen sind für den Gemeindevorstand und die Cassons AG eine Verpflichtung, eine qualitativ hochwertige Erschliessung des Cassons anzustreben. Der Gemeindevorstand und der VR der Cassons AG sind vollends überzeugt, dass die vorgestellte Linienführung im Interesse von Flims die überzeugendste Lösung darstellt.

Rope Taxi

Das neue System des Rope Taxi baut auf bewährter Seilbahntechnik auf. Unterschiede bestehen nur in der Logistik innerhalb der Stationen. Deshalb bestehen hier bzgl. der Investitionskosten keine grossen Unterschiede zu herkömmlichen Gondelbahnen. Die Vorteile liegen jedoch im nachfrageabhängigen Betrieb des Rope Taxi. Die Automatisierung hilft Betriebs-, Unterhalts- und Energiekosten gegenüber einem herkömmlichen System zu sparen.

Architektur

Der Wunsch des alten Gemeindevorstandes Flims wurde durch den VR der Cassons AG im Schreiben vom 02. Dezember 2020 berücksichtigt. Einen Architekturwettbewerb gab es nicht. Der VR der Cassons AG hat Valerio Olgiati direkt beauftragt, Vorschläge für das Besucherzentrum auf Ils Cugns, mit dem Anspruch eines Leuchtturmprojektes, zu entwerfen.

Alte Cassons Gondel

Die alten Cassons Gondeln sind im Eigentum der WAG. Die Unternehmung ist somit verantwortlich für die Nutzung. Wir gehen mit Ihnen einig, dass die Präsentation, v.a. der goldenen Gondel, aus einer historisch begründeten Flimser Optik nicht optimal ist. Eventl. wäre eine Schenkung von mindest. einer Gondel an das Verkehrshaus Luzern eine Möglichkeit, die Erinnerung an die alte Cassonsbahn auch noch physisch zu erhalten. Dies obwohl die Kabinen seit längerer Zeit schon in einem schlechten Zustand sind und saniert werden müssten, wenn sie ausgestellt werden sollten. Wir werden seitens des Projektteams betr. möglichem Erhalt/anderweitiger Nutzung der Gondeln den direkten Kontakt zu den Vertretern der WAG suchen.

Milchseilbahn

Der Ersatz der Milchseilbahn wird zwischen der WAG und der Gemeinde Flims schon seit Jahren diskutiert. Die Gemeinde Flims hat im Rahmen der Budgetversammlung 2020 für den Ersatz-Neubau bereits einen Betrag in der zukünftigen Investitionsplanung dafür publiziert. Es ist daher wichtig und richtig, in Zusammenhang mit diesem bereits kommunizierten Investitionsvorhaben, zeitnah wichtige Fragen zu diskutieren und zu klären. Im Moment ist das Projekt der Milchseilbahn kein Bestandteil der UNESCO-Erschliessung. Wenn der Flimser Souverän in Zukunft diese Option einlösen möchte, müsste dies auf jeden Fall im Rahmen eines eigenständigen Projekts realisiert werden. Dabei geht es im Wesentlichen um eine zusätzliche, touristische Nutzung der Milchseilbahn während der Sommermonate mit einer geplanten Förderleistung von ca. 150 P/h.

Konkrete Projektdetails liegen im Moment noch keine vor. Wenn der Souverän in Flims sich im Rahmen einer eigenen Urnenabstimmung zu diesem Thema entschliessen sollte, diese Zukunftsoption einzulösen, dann wäre auf jeden Fall dasselbe Plangenehmigungsverfahren wie bei der eigentlichen UNESCO-Erschliessung zu durchlaufen. Dieses Verfahren beinhaltet u.a. auch Abklärungen im umweltrechtlichen Bereich und wird selbstverständlich ebenfalls im Rahmen einer amtlichen Publikation öffentlich aufgelegt.

Der Gemeindevorstand wird im Rahmen seiner Klausurtagung im März 2021 die Legislaturziele für die Periode 2021-2024 besprechen und anschliessend im Rahmen einer Gemeindeversammlung über die Projekte, Termine und die gemeinsam zu durchlaufenden Verfahren orientieren.

Mit der transparenten Information vom 29. Januar 2021 wurde sichergestellt, dass alle interessierte Kreise sich bereits frühzeitig einbringen und damit auch ihr konkretes Interesse an der Mitgestaltung bekunden können.

Die Raumplanungsabstimmung bzw. Umzonung im Bereich der Talstation ist auch ohne die Einlösung der Option einer zukünftigen, touristischen Nutzung erforderlich. Nur so kann nämlich die alte Bahn während der Bauzeit der neuen Bahn auf dem angrenzenden, zu sichernden Land ihren Dienst weiter erfüllen. Dies war und ist eine wichtige Auflage seitens der Landwirtschaft. In diesem Zusammenhang wird gleichzeitig die Voraussetzung geschaffen, das erforderliche Land für die Gemeinde zu sichern, um später auf eigenem Land auch die Sicherstellung eines behindertengerechten Bus-Wendeplatzes sicherzustellen. Viele der heute genutzten Bus-Haltestellen und Bus-Terminals erfüllen nämlich diese Anforderungen nicht und sind aufgrund des höheren Flächenbedarfes gar nicht mehr geeignet für die praktische Umsetzung des eidg. Behindertengleichstellungsgesetzes.

Sollte in Zukunft die Option einer touristischen Mitbenutzung der Milchseilbahn im Sommer Tatsache werden, wollte man darüber hinaus bereits frühzeitig die Voraussetzungen schaffen, um Fidaz vor zusätzlichem, touristischem Verkehr während der Sommermonate zu schützen. Eine Kombination der Benützung der Milchseilbahn Fidaz mit dem Parkhaus Stenna würde es möglich machen, mit einer behindertengerechten ÖV-Linie Stenna-Milchseilbahn den Ort Fidaz von touristischem Verkehr während der Sommersaison zu entlasten.

Der Gemeindevorstand beabsichtigt im Rahmen einer vorausschauenden Planung die Handlungsoptionen für die Zukunft zu erhalten und in einem ersten Schritt das Land zu sichern. Ein konkretes Projekt gilt es dann gemeinsam zu entwickeln, wenn die nun anlau-fende Diskussion mehrheitsfähig ist und die Bedenken der interessierten Kreise in die Lösung Eingang gefunden haben.

Zeitraum 09. Februar 2021 – 26. Februar 2021

Frage – Bahntechnik

Als Ferienhausmitbesitzer in Flims verfolge ich das Projekt mit großem Interesse. Ich kann sie nur beglückwünschen zu diesen tollen Plänen und wünsche viel Erfolg bei der Umsetzung! Was ich noch nicht verstanden habe, ist wie die Gondeln hintereinanderfahren. Wenn Gondel A in Foppa nicht mehr weiterfährt weil der Gast aus der Gondel aussteigt, wie kommt Gondel B die nach Segnes will an Gondel A vorbei? Wird sie umgelenkt in Foppa? Besten Dank für eine kurze Erläuterung.

Antwort

In der Startstation hat der Fahrgast die Möglichkeit, an einem Termin seine Zieldestination frei zu wählen (zu vergleichen mit einem Personenlift in einem Hochhaus). An den Anzeigetafeln über dem Einstiegsbereich (in Flims sind 4 Einstiegstüren vorgesehen) erscheint dann die Zieldestination. Wird nur 1 Person die Kabine betreten, fährt die Kabine nach 3 Minuten Wartezeit zur Zieldestination, ohne in den Zwischenstationen zu stoppen. Tritt der Fall ein, dass zwei oder mehr Personen mit unterschiedlichen Destinationen in die Kabine steigen, fährt die Kabine in die Station B ein, stoppt und fährt wieder weiter zur Zieldestination. Dies ist zu vergleichen mit einem Bummlerzug, der an jeder Station stoppt mit Ein- und Ausstieg, aber beschränkter Kapazität. Bei hochfrequenten Tagen werden die Besucherströme erfasst mit der Zieldestination, z.B. Nagens, und somit werden die Hauptströme direkt versorgt und die Nebendestinationen werden je nach Aufkommen mit dem Bummlerkonzept bedient. Bei der Einfahrt in die Station wird die Gondel A mittels Weichenstellung auf die Seite geführt, die Personen steigen aus. Gondel B fährt in der Zwischenzeit ohne Halt durch die Station zu ihrem Zielort. Gondel A wartet, wird beladen und fährt dann weiter.

Frage – Piste, Ganzjährigkeit, Rest. Naraus, Sicherheiten, Runcatrail, Milchseilbahn

Diese Präsentation ist hervorragend und sehr informativ. Super gemacht. Ich war sehr positiv überrascht, dass die Gemeinde Flims diese Art der Kommunikation einsetzte, das wäre unter der alten Führung undenkbar gewesen. Ein grosses Kompliment an den neuen Gemeinderat, kommt sehr gut an. Nun hätte ich noch ein paar Fragen zu dem neuen Projekt:

- Wird es eine präparierte Piste geben vom Cassons ins Tal oder bleibt es eine Freeride Piste
- Wird die neue Anlage ganzjährig offen sein (ich habe grosse Probleme mit dem Start erst ab Mitte Dezember in Flims und erachte es als kundenunfreundlich, dass ich als Skidepotnutzer zuerst mit dem Bus nach Laax fahren soll, um auf den Berg zu kommen)

- Wird die Piste Spaligna mit der Talabfahrt von Foppa künftig beschneit
- Bleibt die Piste von Naraus nach Foppa erhalten, wenn es keinen Zubringer mehr gibt
- Wird das Restaurant in Naraus bestehen bleiben
- Was passiert mit den 20 Mio, falls die Anlage nicht gebaut werden kann und wurden Sicherheiten oder Gegenleistungen mit der WAG eingebaut
- Wo wird im Sommer der Runcatrail gestartet
- Wann kann mit einer Öffnung der Milchseilbahn gerechnet werden (finde ich eine sehr gute Idee)

Ich bin vom Projekt sehr angetan und hoffe, dass der schnelle Zeitplan eingehalten werden kann. Ich wünsche dem ganzen Projektteam und dem Gemeinderat viel Erfolg und freue mich auf die Antwort. Als Zweitwohnungsbesitzer verfolge ich die Geschehnisse in Flims sehr interessiert und war auch schon mehrere Mal als Gast an einer Gemeindeversammlung dabei. Dank dem neuen Gemeindepräsidenten erhoffe ich mir eine bessere Zusammenarbeit mit der Weissen Arena. Diese macht aus meiner Sicht einen sehr guten Job und es kann doch nicht sein, dass die Flimser (meine einen grossen Teil der Bevölkerung) so kritisch oder teilweise auch negativ gegen die WAG spricht.

Antwort

- *Von Ils Cugns aus ist kein Skibetrieb auf präparierten Pisten vorgesehen. Aber es wird weiterhin ein tolles Freeride- und Tourengebiet erschlossen. Sei es zur Nutzung im freien Gelände oder auf den markierten und vor alpinen Gefahren gesicherten Abfahrtsrouten.*
- *Die geplante Linienführung dient auch der Entlastung des Arena Expresses. Durch die direkte Anbindung von Nagens oder ils Cugns ist die geplante Linienführung sehr attraktiv in der Vor- und in der Nachsaison. Die exakten Betriebszeiten müssen noch definiert werden. Betriebswirtschaftliche und unternehmerische Überlegungen spielen da auch eine Rolle. Es macht wenig Sinn, sämtliche Talbahnen zu öffnen, wenn die Nachfrage begrenzt ist bzw. das Pistenangebot infolge der Witterung fehlt. Mit der neuen Bahn sind die Betriebskosten wesentlich tiefer, daher ist auch eine Verlängerung bzw. ein früherer Anfang wahrscheinlicher. In der Vergangenheit galt folgendes Betriebsregime: Sobald die Plaun-Piste jeweils eingeschneit und präpariert war, wurde schon seit Jahren an den Wochenenden der Arena Express in Betrieb genommen. Der Tagesbetrieb in Flims ab Mitte Dezember wurde unter Berücksichtigung der Haupt-Öffnungszeiten der Hotellerie koordiniert.*
- *Das Thema der Attraktivitätssteigerung Foppa wurde schon in der Botschaft zur Urnenabstimmung vom 13. September 2015 erwähnt. Angedacht sind folgende Punkte: Beschneigung/Beleuchtung Schlittelbahn und Pisten, im Sommer Trennung Fahrstrasse und Bike- und Trottnettweg, Bespielung Foppa Sommer und Winter mit Ami Sabi, Verlegung beschneites Schneewunderland in den Raum Foppa-Spalegna. Wie die exakten Pistenführungen von und nach Foppa dann aussehen, ist noch offen. Eine Aufwertung von Foppa mit allen notwendigen Massnahmen bedarf somit auf jeden Fall einer weiteren Investition/Beteiligung der Gemeinde Flims. Diese Pendezenz aus der Urnenabstimmung vom 19. Mai 2019 muss nun vor dem eigentlichen Baubeginn zwischen der Gemeinde und der WAG in den nächsten Monaten geklärt und vertraglich festgehalten werden, damit der Souverän zu gegebener Zeit darüber befinden kann.*
- *Wenn, dann nur als Freeridepiste. Pistenführung von und nach Foppa ist noch offen.*
- *Es ist aktuell geplant, lediglich die baulichen und elektromechanischen Bestandteile der Stationen und der Strecke der Bahnerschliessung Foppa-Naraus zurückzubauen. Der Erhalt des Standorts Naraus als auch in Zukunft mögliches Wander- und Ausflugsziel*

könnte durch Ergänzungen im Wanderwegnetz an das neue Erschliessungskonzept Innerberg angeschlossen werden. Naraus als attraktiver Ausflugsort könnte durchaus bestehen bleiben. Und wenn der Standort so attraktiv ist, wie sehr viele festhalten, wird sich sicher auch ein Gastronom finden, welcher diesen Betrieb im Sommer für erholungsuchende Gäste am Leben erhält. Die beliebte Höhenwanderung kann selbstverständlich auch von der Segneshütte aus gestartet werden. Nach einer Fahrt von knapp 20 Minuten ab Flims bis zur Segneshütte erreicht man einen idealen Ausgangspunkt für diverse Wanderungen.

- *Sollte das Gesamtprojekt an der Urnenabstimmung abgelehnt werden, würden die aufgelaufenen Projektkosten zwischen der Gemeinde und der WAG hälftig geteilt.*
- *Pro Kabine werden in Zukunft 2-3 Bikes beladen werden können. Mit dem Aufklappen einer Sitzbank wird es daher möglich, pro Fahrmittel neben der erwähnten Anzahl Bikes auch noch 4 Personen in der komfortablen 10'er Kabine zu befördern. Ab Nagens Sura besteht die Möglichkeit, den Nagens-Trail zu befahren. In Zukunft soll es auch möglich werden, ab Segneshütte via Graubergpiste den bisherigen Startpunkt des Runca-Trails zu erreichen und damit mit dieser neuen Linienführung, ohne neue Eingriffe in bisher noch unberührte Flächen, das Angebot sogar noch zu optimieren. Gemeinsam mit der Gemeinde und den Umweltorganisationen wurde jedoch vereinbart, den Bike-Zutritt in den Unteren Segnesboden zu verbieten und auch keine Bikes bis Ils Cugns zu transportieren.*
- *Konkrete Projektdetails liegen im Moment noch keine vor. Wenn der Soverän in Flims sich im Rahmen einer eigenen Urnenabstimmung zu diesem Thema entschliessen sollte, diese Zukunftsoption einzulösen, dann wäre auf jeden Fall dasselbe Plangenehmigungsverfahren wie bei der eigentlichen UNESCO-Erschliessung zu durchlaufen. Dieses Verfahren beinhaltet u.a. auch Abklärungen im umweltrechtlichen Bereich und wird selbstverständlich ebenfalls im Rahmen einer amtlichen Publikation öffentlich aufgelegt. Der Gemeindevorstand wird im Rahmen seiner Klausurtagung im März 2021 die Legislaturziele für die Periode 2021-2024 besprechen und anschliessend im Rahmen einer Gemeindeversammlung über die Projekte, Termine und die gemeinsam zu durchlaufenden Verfahren orientieren.*

Frage – Bike, Freeride, Milchseilbahn

Ich habe mir das Video vorhing angeschaut und bin sehr begeistert von euer Projekt. Ich hoffe das es realisiert wird und dass man in Zeitplan ist trotz Corona. Mir sind paar Fragen in Sinn gekommen wo ich jetzt stellen werde.

1. Damals als der Seilbahn Casson noch in betrieht war konnte man nur mit ein Bike Lehrer mit dem bike auf Casson hoch. Ist das bei der neuen Bahn auch so oder darf denn jeder Biker hoch? und gibt dann ein Trail von Casson runter zur Runcatrail, da ja die Foppa nach Narausbahn rückgebaut wird?
2. Bleibt der Casson Berg in Winter wieder für Freerider reserviert? (meine gibt dann eine Piste oder bleibt so wie früher)
3. Der Milchbahn ist dann nach Umbau auch für Bike Transport geeignet?

Antwort

Biken

Pro Kabine werden in Zukunft 2-3 Bikes beladen werden können. Mit dem Aufklappen einer Sitzbank wird es daher möglich, pro Fahrmittel neben der erwähnten Anzahl Bikes auch noch 4 Personen in der komfortablen 10'er Kabine zu befördern. Ab Nagens Sura besteht die Möglichkeit, den Nagens-Trail zu befahren. In Zukunft soll es auch möglich werden, ab Segneshütte via Graubergpiste den bisherigen Startpunkt des Runca-Trails zu erreichen und damit mit dieser neuen Linienführung, ohne neue Eingriffe in bisher noch unberührte Flächen, das Angebot sogar noch zu optimieren. Gemeinsam mit der Gemeinde und den Umweltorganisationen wurde jedoch vereinbart, den Bike-Zutritt in den Unteren Segnesboden zu verbieten und auch keine Bikes bis Ils Cugns zu transportieren.

Freeride Piste

Von Ils Cugns aus ist kein Skibetrieb auf präparierten Pisten vorgesehen. Aber es wird weiterhin ein tolles Freeride- und Tourengebiet erschlossen. Sei es zur Nutzung im freien Gelände oder auf den markierten und vor alpinen Gefahren gesicherten Abfahrtsrouten

Milchseilbahn

Konkrete Projekt- und Betriebsdetails liegen im Moment noch keine vor. Wenn der Souverän in Flims sich im Rahmen einer eigenen Urnenabstimmung zu diesem Thema entschliessen sollte, diese Zukunftsoption einzulösen, dann wäre auf jeden Fall dasselbe Plangenehmigungsverfahren wie bei der eigentlichen UNESCO-Erschliessung zu durchlaufen. Dieses Verfahren beinhaltet u.a. auch Abklärungen im umweltrechtlichen Bereich und wird selbstverständlich ebenfalls im Rahmen einer amtlichen Publikation öffentlich aufgelegt. Der Gemeindevorstand wird im Rahmen seiner Klausurtagung im März 2021 die Legislaturziele für die Periode 2021-2024 besprechen und anschliessend im Rahmen einer Gemeindeversammlung über die Projekte, Termine und die gemeinsam zu durchlaufenen Verfahren orientieren.

Frage – Linienführung, Cassons AG

Besten Dank für die gute Videopräsentation und die dazu gemachten Ausführungen. Mit Interesse habe ich die Fragen und Antworten sowie die Kommentare und Bemerkungen im Internet gelesen. Grundsätzlich lässt sich sagen, obwohl nicht repräsentativ, dass sich der grösste Teil der Zweitheimischen und Einheimischen positiv zum geplanten Vorhaben äussern. Da kann ich mich nur anschliessen. Das Projekt bedeutet für die Einheimischen und die Gäste eine grosse Attraktivitätssteigerung und ist damit eine wichtige Investition in die vom Tourismus geprägte Zukunft. Die präsentierte Lösung ist nicht das Optimum, es stellt sich die Frage, ob es dieses gibt. Trotzdem würde es sich lohnen gewisse negative Aspekte nochmals eingehend zu prüfen und wenn möglich im Gesamtprojekt zu berücksichtigen.

1. Linienführung

Für dieses wegweisende Projekt ist die Linienführung und die dazu notwendigen Finanzen noch zu wenig optimiert. Auch werden wichtige Geländekammern für den Sommer- und Wintertourismus nicht (mehr) erschlossen.

a. Wegfall Cassonsgrat

Warum endet diese super Weltneuheit nicht auf dem aussichtsreichen und schönen Cassonsgrat und dies noch behindertengerecht?

Die alte Bahn endete auch auf dem Grat oder knapp darunter, so sollte es auch bei den Umweltverbänden einen gewissen Handlungsspielraum geben. Auch könnte der alte Standort als Restaurantneubau aktiviert und genutzt werden. Da müsste man Nachverhandeln und den

heute geplanten Standort nach oben verlegen. Das Potential für den zukünftigen Sommer- und Wintertourismus wäre einiges grösser und das würde sich auch auf die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes positiv auswirken. Die Investitionskosten wären nicht viel höher und eventuelle nachträgliche Investitionen mit hohen Betriebskosten (Zugang mit Weg, Lift) könnten gespart werden.

b Wegfall Naraus ab 2025

Kann die heutige Konzession, mit allen bisherigen Schutzmassnahmen, nicht mehr verlängert werden?

Wenn ja, könnte die heutige Bahn ohne Investitionen bis ans Lebensende weiterbetrieben werden. Ich gehe davon aus, dass sich im Kanton Graubünden viele Wintersportanlagen in Gefahrenzonen befinden, welche bei Lawinengefahr geschlossen oder durch Sprengungen gesichert werden müssen. Dies liegt bei einem Schneesportangebot in den Bergen immer in einem gewissen Widerspruch. Im Winter haben wir viele alternative Angebote, da besteht kein grosser Druck die Anlage bei schlechten Verhältnissen zu öffnen, aber im Sommer wäre die natürliche Erschliessung zum Höhenweg, zur Segnashütte und in die Tektonikarena wichtig. Auch den Frequenzen des Restaurants würde diese Option guttun.

c Naraus sura – Segnashütte

Ist die Sommer- und Winter- Erschliessungsbrücke Naraus sura – Segnashütte (über das Felsband) kein Thema mehr?

Damit wäre für Wanderer, Biker und Skifahrer eine einfache Verbindung zur Segnashütte möglich.

2. Cassons AG

Welche Vorteile bringt eine separate Aktiengesellschaft für die Finanzierung, den Bau und den Betrieb der vorgesehenen Bahn für die Gemeinde und die Gäste?

Wer übernimmt den Betrieb der gesamten Anlage inkl. Pisten, Beschneidung, und Rettungsdienst etc.?

Fallen wir mit diesem Konstrukt nicht wieder in alte Zeiten (BBF, BBL) zurück? Damals gab es immer wieder Konflikte zwischen den beiden Gesellschaften in Bezug auf Gästefrequenzen, Investitionen, Kostenteiler und Betriebsabrechnungen. Mit der Beteiligung der Gemeinde von 45% am AK übernimmt die Gemeinde als Verwaltung erhebliche strategische und betriebliche Aufgaben in der Cassons AG und damit auch entsprechende Risiken. Das ist nicht die Aufgabe von öffentlichen rechtlichen Verwaltungen.

Wenn die WAG den Betrieb übernimmt, was sicher richtig wäre, braucht es die Cassons AG nach dem Bau nicht mehr.

Für die Gemeinde Flims und die WAG wäre diese neue Bahn eine wichtige Investition in die Zukunft, für die Einheimischen und die Gäste eine echte Bereicherung. Gerne hoffe ich, dass die Bahn termingerecht gebaut werden kann. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit und eine einvernehmliche Lösung bei diesem wegweisenden Grossprojekt.

Antwort

1. Linienführung

a) Wegfall Cassonsgrat

Der Souverän in Flims hat zweimal über die UNESCO Erschliessung abgestimmt. Im 2015 über einen Planungskredit und im 2019 über einen Beitrag an die UNESCO Erschliessung.

Die Resultate der Abstimmungen sind für den Gemeindevorstand und die Cassons AG eine Verpflichtung, eine qualitativ hochwertige Erschliessung des Cassons anzustreben. Der Gemeindevorstand und der VR der Cassons AG sind vollends überzeugt, dass die vorgestellte Linienführung im Interesse von Flims die überzeugendste Lösung darstellt. Auch die IG UNESCO Tektonikarena Sardona beurteilt den Standort Ils Cugns als bestens geeignet für den Zugang ins Welterbe und erhebt keinen Anspruch auf eine Erschliessung des Grats.

Eine technische Erschliessung auf den Grat wird es nicht geben. Es ist jedoch geplant, eine einfache Wegverbindung von Ils Cugns zur alten Bergstation Cassons zu realisieren, um allen Wanderern einen einfachen Zugang zu Routen über den Flimserstein zu ermöglichen. Wir befinden uns im Hochgebirge. Da ist ein umfassender Zugang mit Kinderwagen/Rollstuhl nicht vorgesehen. Familien mit Kinderwagen und Menschen im Rollstuhl erhalten neu jedoch die attraktive Gelegenheit, den unteren Segnesboden als Einstiegsportal in das UNESCO Welterbe Tektonikarena Sardona zu erleben, inkl. Blick ins Martinsloch.

b) Wegfall Naraus ab 2025

Im 2022 wird die Naraus-Bahn zurückgebaut. Daher wird es im 2025 keine Bahnerschliessung Naraus mehr geben. Im Moment wird aber geprüft, ob auf den Rückbau des Restaurationsteils in Naraus verzichtet werden kann. Das würde bedeuten, dass auch in Zukunft im Sommer der Ausflugsort Naraus für Wanderer und Biker zur Verfügung stehen könnte.

c) Naraus sura – Segneshütte

Wir gehen davon aus, dass Sie Nagens sura gemeint haben. Mit der Bahnerschliessung ist eine Erschliessungsbrücke zur Segneshütte nicht mehr nötig. Der Benutzer steigt in Startgels in die Gondel ein und fährt anschliessend durch bis zur Segneshütte. Eine mögliche und denkbare, zukünftige Weiterführung der Bahn aus dem Raum Nagens Sura in Richtung La Siala würde diesbezüglich wiederum einen Mehrwert bringen und spätestens dann eine für Flims perfekte Anbindung aller Einstiegspunkte ins Ski- und Wandergebiet erfüllen. Die Segneshütte bleibt selbstverständlich in der heutigen Form bestehen. Die zusätzlich benötigte Infrastruktur erhöht das Gebäudevolumen nur unwesentlich. Die Ein- und Ausstiegstationen werden in die Erde verlegt. Dadurch wird einerseits die Terrasse grösser und andererseits stören keine zusätzlichen technischen Installationen das Landschaftsbild.

2. Cassons AG

Die Cassons AG wurde genau zum Zweck der gemeinsamen Erstellung der UNESCO Erschliessung von der WAG und der Gemeinde gegründet, mit der Absicht, dass sich auch weitere Investoren an dieser AG beteiligen können. Der grosse Vorteil ist, dass sämtliche Parteien an dieser AG beteiligt sind und somit gemeinsam, auf Augenhöhe, miteinander das Projekt entwickeln und realisieren können. Der ganze Betrieb wird mittels einer Leistungsvereinbarung dann an die WAG übergeben.

Ein Vergleich zwischen den damaligen Gesellschaften BBL und BBF mit der Cassons AG ist nicht korrekt. Wo früher ein falsches Gärtchendenken vorherrschte, ist dies mit gleichberechtigten Partnern in einer gemeinsamen AG nicht möglich. Die Gemeinde Flims und die WAG wollen diese Erschliessung. Der grosse Vorteil dieser Variante über die Cassons AG ist sicher derjenige, dass die Gemeinde die ganze Erschliessung der Flimsenseite nun im Miteigentum hat und damit auch besser mitbestimmen kann.

3. Durchleitungsrechte

Das von Ihnen angesprochene Thema "Durchleitungsrechte" ist in der Tat ein wichtiger Bestandteil im ganzen Verfahren. Zurzeit erarbeitet das Projektteam die entsprechenden

Grundlagen, die für die Gespräche mit den Grundeigentümern notwendig sind. Wir werden dann auf die Grundeigentümer zukommen und diese entsprechend orientieren

Frage – Linienführung

Zuerst ein grosses Kompliment für die gelungene Präsentation dieses super Projektes. Wie viele andere auch bin ich begeistert, zweifle aber trotzdem an der Richtigkeit von „Ils Cugns“ als Endpunkt. Weshalb dieser Punkt? Was ist so toll daran? Im Winter wird es ja von da weg keine Skipisten geben und im Sommer wird das grosse Wandergebiet von Cassons auch nicht richtig erschlossen. Weshalb also so grosse Ausgaben? Wäre es nicht besser, die Bahn nur bis Segnes zu bauen, und so viel Geld zu sparen, oder weiter hinauf, ohne Kreden und Gipfel. Mit der neuen Rope Taxi Technik ist dies sicher relativ einfach zu realisieren.

Antwort

Der Souverän in Flims hat zweimal über die UNESCO Erschliessung abgestimmt. Im 2015 über einen Planungskredit und im 2019 über einen Beitrag an die UNESCO Erschliessung. Die Resultate der Abstimmungen sind für den Gemeindevorstand und die Cassons AG eine Verpflichtung, eine qualitativ hochwertige Erschliessung des Cassons anzustreben. Der Gemeindevorstand und der VR der Cassons AG sind vollends überzeugt, dass die vorgestellte Linienführung im Interesse von Flims die überzeugendste Lösung darstellt. Auch die IG UNESCO Tektonikarena Sardona beurteilt den Standort Ils Cugns als bestens geeignet für den Zugang ins Welterbe und erhebt keinen Anspruch auf eine Erschliessung des Grats. Eine technische Erschliessung auf den Grat wird es nicht geben. Es ist jedoch geplant, eine einfache Wegverbindung von ils Cugns zur alten Bergstation Cassons zu realisieren, um allen Wanderern einen einfachen Zugang zu Routen über den Flimserstein zu ermöglichen. Familien mit Kinderwagen und Menschen im Rollstuhl erhalten neu jedoch die attraktive Gelegenheit, den unteren Segnesboden als Einstiegsportal in das UNESCO Welterbe Tekonikarena Sardona zu erleben, inkl. Blick ins Martinsloch

Die Linienführung entspricht der favorisierten Linienführung anlässlich der Abstimmung vom 19. Mai 2019. Die vorgestellte Linienführung basiert aber nicht mehr auf einem Pendelbahnsystem. Das vorgestellte Rope Taxi ist ein Umlaufbahnsystem mit geschlossenen 10er Kabinen. Wie bereits in der Botschaft festgehalten, planen die WAG und die Gemeinde eine markante Steigerung der Attraktivität des Wegnetzes im Rahmen der Realisierung des Masterplans Flimserseite:

Ausbau, Neubau und Sanierung von Wanderwegen wie z.B:

- *Komfortabler Weg von Ils Cugns zum Fil de Cassons als Einstieg in das Gebiet Flimserstein/Bargis*
- *Attraktiver Panoramaweg (Höhenweg) über den oberen Segnesboden zum Martinsloch bis zur Alp Nagens*
- *Optimierung der Wanderwege im Raum Flimserstein-Alp Sura. In Verbindung mit der geplanten erweiterten Nutzung der Milchseilbahn*
- *Behindertengerechte Verbindung ins UNESCO Welterbe*

Frage – Milchseilbahn

Besten Dank für die umfassende und sehr informative Orientierung über das Projekt Erschliessung Weltnaturerbe Tektonik Arena Sardona. Als Bewohner von Fidaz sind wir schon

jetzt vom teils intensiven Wochenend-Durchgangsverkehr nach Bargis und zum historischen Klettersteig Pinut und den engen Verhältnissen mit entsprechend dreistem Verhalten der Parkplatz-Suchenden konfrontiert. Die Milchseilbahn, deren Betrieb sich bisher ausschliesslich nur auf die gewerbliche Nutzung der Alp von Ende Juni bis Anfang September beschränkt hat, soll nun touristisch während der ganzen Sommersaison genutzt werden.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- Weshalb wird eine touristisch bisher nicht genutzte Seilbahn in dieses Seilbahnkonzept sozusagen als neue Erschliessung mit einbezogen? Die Erreichbarkeit des Besucherzentrum Ils Cugns ist ja durch die perfekte Erschliessung von der Flimser Seite her gewährleistet.
- Gibt es aktuell bereits ein ausgearbeitetes Projekt, aus dem ersichtlich wird, wo genau die neue Talstation gebaut wird und wie das Seil zum Berg verläuft - in Relation zur bestehenden Anlage?
- Sollte die Verkehrsfreiheit von Fidaz in Zusammenhang mit diesem Projekt nicht realisiert werden können: wie sieht die Verkehrsplanung dann aus?
- Gibt es Studien oder Prognosen zur Auswirkung dieser neuen Seilbahn auf den Klettersteig Pinut, dessen Begehung sich wohl in Spitzenzeiten kritisch erhöhen würde und das Risiko einer staubedingten Abwertung des Erlebnisses mit sich bringt. Werden aus Sicherheitsgründen dann sogar Zugangsbeschränkungen erfolgen müssen?

Antwort

Der Ersatz der Milchseilbahn wird zwischen der WAG und der Gemeinde Flims schon seit Jahren diskutiert. Die Gemeinde Flims hat im Rahmen der Budgetversammlung 2020 für den Ersatz-Neubau bereits einen Betrag in der zukünftigen Investitionsplanung dafür publiziert. Es ist daher wichtig und richtig, in Zusammenhang mit diesem bereits kommunizierten Investitionsvorhaben, zeitnah wichtige Fragen zu diskutieren und zu klären. Im Moment ist das Projekt der Milchseilbahn kein Bestandteil der UNESCO-Erschliessung. Wenn der Flimser Souverän in Zukunft diese Option einlösen möchte, müsste dies auf jeden Fall im Rahmen eines eigenständigen Projekts realisiert werden. Dabei geht es im Wesentlichen um eine zusätzliche, touristische Nutzung der Milchseilbahn während der Sommermonate mit einer geplanten Förderleistung von ca. 150 P/h.

Konkrete Projekt- und Betriebsdetails liegen im Moment noch keine vor. Wenn der Souverän in Flims sich im Rahmen einer eigenen Urnenabstimmung zu diesem Thema entschliessen sollte, diese Zukunftsoption einzulösen, dann wäre auf jeden Fall dasselbe Plangenehmigungsverfahren wie bei der eigentlichen UNESCO-Erschliessung zu durchlaufen. Dieses Verfahren beinhaltet u.a. auch Abklärungen im umweltrechtlichen Bereich und wird selbstverständlich ebenfalls im Rahmen einer amtlichen Publikation öffentlich aufgelegt. Der Gemeindevorstand wird im Rahmen seiner Klausurtagung im März 2021 die Legislaturziele für die Periode 2021-2024 besprechen und anschliessend im Rahmen einer Gemeindeversammlung über die Projekte, Termine und die gemeinsam zu durchlaufenen Verfahren orientieren. Im Moment läuft das öffentliche Mitwirkungsverfahren i.S. Ortsplanung. Die Auflagen sind im Bauamt Flims aufgelegt und können während den Öffnungszeiten eingesehen werden.

Die Raumplanungsabstimmung bzw. Umzonung im Bereich der Talstation ist auch ohne die Einlösung der Option einer zukünftigen, touristischen Nutzung erforderlich. Nur so kann nämlich die alte Bahn während der Bauzeit der neuen Bahn auf dem angrenzenden, zu sichernden Land ihren Dienst weiter erfüllen. Dies war und ist eine wichtige Auflage seitens der Landwirtschaft. In diesem Zusammenhang wird gleichzeitig die Voraussetzung geschaffen, das erforderliche Land für die Gemeinde zu sichern, um später auf eigenem Land auch die Sicherstellung eines behindertengerechten Bus-Wendeplatzes sicherzustellen. Viele der heute genutzten Bus-Haltestellen und Bus-Terminals erfüllen nämlich diese Anforderungen nicht und sind aufgrund des höheren Flächenbedarfes gar nicht mehr geeignet für die praktische Umsetzung des Eidg. Behindertengleichstellungsgesetzes.

Sollte in Zukunft die Option einer touristischen Mitbenutzung der Milchseilbahn im Sommer Tatsache werden, wollte man darüber hinaus bereits frühzeitig die Voraussetzungen schaffen, um Fidaz vor zusätzlichem, touristischem Verkehr während der Sommermonate zu schützen. Eine Kombination der Benützung der Milchseilbahn Fidaz mit dem Parkhaus Stenna würde es möglich machen, mit einer behindertengerechten ÖV-Linie Stenna-Milchseilbahn den Ort Fidaz von touristischem Verkehr während der Sommersaison zu entlasten.

Der Gemeindevorstand beabsichtigt im Rahmen einer vorausschauenden Planung die Handlungsoptionen für die Zukunft zu erhalten und in einem ersten Schritt das Land zu sichern.

Studien bzw. Prognosen zur Nutzung des Pinuts gibt es zurzeit noch keine. Zugangsbeschränkungen zum Zwecke der Sicherheit bzw. der Erlebnisqualität wären eine Möglichkeit, die Besucherströme zu lenken. Sind aber im jetzigen Zeitpunkt der Diskussion noch kein Thema.

Frage – Kosten, Piste Cassons, neuer Schlittelweg

Danke für die sehr gute Information über das aktuelle Projekt, welches sicherlich die attraktivste Variante ist. Ich bin erleichtert, dass man sich von der Idee einer monströsen Seilbahn, welche Winter kaum Nutzen gehabt hätte, abgewendet hat. Jetzt bleibt nur zu hoffen, dass es nach all den Jahren des Planens und Umplanens auch einmal zur Realisierung geschritten wird.

Fragen:

- Welches sind aktuell die geschätzten Gesamtkosten für das sehr aufwändige Bahnkonzept, inkl. Stationen? Muss damit gerechnet werden, dass aufgrund gestiegener Gesamtkosten die WAG nachträglich einen höheren Beitrag von der Gemeinde Flims fordert?
- Aus den bereits publizierten Fragen und Antworten entnehme ich mit grossem Bedauern, dass ab Ils Cugns im Winter keine einzige Piste angeboten werden soll. Es war für mich nachvollziehbar, dass man aufgrund der äusserst beschränkten Kapazität der alten Cassonsbahn in den letzten Jahren vor Betriebseinstellung nurmehr Abfahrtsrouten angeboten hat. Wie aus den alten Pistenplänen aber ersichtlich ist, gab es früher zwei Pisten ab Cassons, eine rote Piste nach der Segneshütte und eine schwarze Piste Richtung Nar aus, die sich dann in unterschiedliche rote Pisten nach Foppa aufteilte (<https://skimap.org/data/1012/2205/1604090422.jpg>). Nun wird mit sehr viel Geld eine neue Bahn mit hoher Kapazität gebaut. Da würde es sich gebieten, diese Investitionen auch zu nutzen, insbes. im Winter durch das Anbieten von maschinell präparierten Pisten ab Ils Cugns, auf welchen sich wohl 95% der Wintersportgäste bewegen. Ab Ils Cugns bietet sich insbesondere die Möglichkeit von sehr attraktiven Pisten für Wiederholungsfahrten (i) nach Startgels sowie (ii) über Nar aus nach Foppa. Damit würde die Flim-

serseite für Wiederholungsfahrten auch bedeutend attraktiver - und dadurch insbesondere das Gebiet Mutta Rodunda - Siala entlastet. Auch ist der Hang von Cassons so gross, dass für die Variantenskipfaher immer noch zahlreiche Möglichkeiten verbleiben. Warum werden präparierte Pisten ab Ils Cugns offenbar nicht einmal geprüft?

- Mit der neuen Bahn können erheblich mehr Skifahrer in das Gebiet Nagens transportiert werden. Bei den dortigen Bahnen (Mutta Rodunda und Siala) bestehen an gut frequentierten Bahnen bereits jetzt häufig lange Wartezeiten. Gibt es hierzu Konzepte für die Zukunft? Und spricht dies nicht erst recht dafür, auch ab Il Cugns Pisten anzubieten, damit sich die Besucher besser im Skigebiet verteilen?
- Im Gegensatz zum Angebot an Winterwegen ist das Schlittelangebot in Flims ist bisher sehr, sehr bescheiden. Es gibt einzig die kurze Abfahrt ab Foppa, die im mittleren Teil (zu) flach und im unteren Teil sehr steil und meist in grenzwertigem Zustand ist. Gibt es Überlegungen, das Schlittelangebot künftig zu verbessern, insbesondere mit einem Schlittelweg ab Startgels bis Salein und ab Wegkreuzung Pt 1500 hinunter nach Foppa? Allenfalls wäre sogar ein Schlittelweg ab der Segenshütte über die Alpstrasse nach Punt Desch und weiter auf dem bestehenden Winterweg nach Startgels/Foppa möglich. Gibt es dazu Überlegungen?

Antwort

Flims erhält mit dem vorgestellten Projekt die einmalige Chance, das für Flims strategisch entscheidende Projekt der Erschliessung des UNESCO Weltnaturerbes Tektonikarena Sardona in zwei Etappen zu realisieren, inkl. Besucherzentrum. Die in der Botschaft der Finanzabstimmung vom 19. Mai 2019 bezeichneten Gesamtkosten in der Höhe von CHF 80 Mio. können zum heutigen Kenntnisstand eingehalten werden. Dabei war jedoch die Sicherung von Foppa über den Ablauf der Konzession im 2025 hinaus davon ausgenommen. Es wurde jedoch zwischen der Gemeinde und der WAG dazu im Wesentlichen Folgendes festgehalten: "Die WAG ist willens, mit der Gemeinde Flims eine gemeinsame Lösung für eine zukünftige Erschliessung von Foppa nach Konzessionsablauf 2025 zu finden und umzusetzen, sofern dies Zukunftslösung bezüglich der Investition sowie dem Betrieb auf Grundlage einer life-cycle-Betrachtung wirtschaftlich tragbar ist." Dazu finden gegenwärtig Gespräche zwischen der Gemeinde und der WAG statt.

Mit der Erschliessung des Flimsersteins (Ils Cugns) fördert Flims den ganzjährigen Zugang zum UNESCO Weltnaturerbe Tektonikarena Sardona. Damit soll ein qualitativ lochwertiger Tourismus mit hohem Anspruch an die Nachhaltigkeit in dieser ökologisch sensiblen Gegend entwickelt werden. Ab Ils Cugns wird es im Winter keine präparierten Pisten geben. Innerhalb der verabschiedeten Wintersport- bzw. touristischen Intensiverholungszone werden ab ils Cugns wie bisher auch schon Abfahrtsrouten (markiert und vor alpinen Gefahren gesichert) sowie freies Gelände für Freerider erschlossen. Es ist nicht vorgesehen, eine maschinell präparierte Piste von ils Cugns via Naraus bis Foppa zu führen. Ebenfalls werden im Sommer keine Bikes nach Ils Cugns transportiert.

Durch das Rope Taxi erhöht sich die Transportkapazität ab der Talstation Flims, was die Wartezeiten verringert. Wir gehen davon aus, dass die Piste Segnes-Startgels durch den komfortableren Zugang eine Aufwertung erhält und besser frequentiert sein wird als heute. Die Station in Nagens wird baulich so vorbereitet, dass in den kommenden Jahren eine weitere Sektion ergänzt werden kann, nämlich zum Laaxer Stöckli, ins Gebiet der heutigen Bergstation der La Siala-Bahn.

Das Schlittelangebot in Flims ist tatsächlich unterdurchschnittlich. Das Problem ist erkannt und im Rahmen der Inwertsetzung von Foppa werden gegenwärtig verschiedene Ideen geprüft.

Fragen - Milchseilbahn:

Nach Einsicht der Dokumente zum Grossprojekt auf der Gemeinde Flims sind wir leider auf nur wenig konkrete Informationen zum Teilprojekt Milchseilbahn Fidaz gestossen. Die vorhandenen Informationen lassen aber folgende Fragen unbeantwortet:

1. Die Grundidee der Neuerschliessung Sardona war die Konzentration der Bahnen, dazu gehörte auch der Rückbau der alten Cassons-Bahn. Weshalb wird nun mit der geplanten Bahn in Fidaz das Gebiet östlich der Bahnen des Grossprojektes, welches frei von Anlagen werden sollte, wieder neu zu touristischen Zwecken in Anspruch genommen? Das entspricht nicht den Resultaten der Gespräche mit den USOs.
2. Die neu geplante Bahn tangiert gemäss kantonalem Inventar ein Landschaftsschutzgebiet. Es wurde zwar nicht das ganze Gebiet in den Zonenplan übernommen, wenn die Bahn jedoch die heutige Linie beibehält, wäre die kommunale Landschaftsschutzzone tangiert und für diese Zone gilt gemäss Raumplanungsgesetz ein Bauverbot. Weshalb sollen solche Beschränkungen aufgehoben werden, wo es ja bereits heute eine Toperschliessung mit der Buslinie nach Bargis gibt?
3. Die Umzonung der Parzelle 2338 ist für eine Busstation nachvollziehbar, wenn auch kaum verschönernd. Weshalb aber wird eine Umzonung der Parzelle 2336 von "übrigem Gemeindegebiet" auf "Zone für öffentliche Bauten und Anlagen" angestrebt, wenn lediglich der Weiterbetrieb der Transportbahn gesichert werden soll (Raumplanungsunterlagen) und dies im Zonenplan für die Parzelle 2336 bereits heute möglich ist?
4. Existieren weitere, noch nicht kommunizierte Pläne, deren Umsetzung durch eine Umzonung freier möglich werden?

Besten Dank für die zeitnahe Beantwortung und Publikation der Fragen.

Antwort:

1. *Mit den USOS wurde bereits im 2014 protokollarisch festgehalten, dass eine alternative Erschliessung des Cassons nur mit kompensatorischen Massnahmen erreicht werden kann. D.h. Erschliessung am Rande der Arena mit Rückbau/Entrümpelung der Anlagen Foppa-Naraus, Naraus – Fil de Cassons sowie Startgels – Grauberg. Das Thema war eine Freispielung der Arena zwischen Grauberg und Flimserstein. Und diese Prämissen sind zu 100% eingehalten. Die Nutzung von bestehenden Wanderwegen sowie im Rahmen des MP LV die Schaffung von neuen Wanderwegen ist weiterhin möglich. Die Milchseilbahn war zu keinem Zeitpunkt Bestandteil der Gespräche mit den Organisationen.*

Die Milchseilbahn ist nicht Bestandteil der UNESCO-Erschliessung. Die bestehende Milchseilbahn ist jedoch in einem Alter angelangt, in dem Ersatzteile nicht mehr vorhanden sind. Die Bahn muss in den nächsten Jahren durch eine neue Bahn ersetzt werden. Sie soll weiterhin als Hauptnutzung für den alpwirtschaftlichen Betrieb weitergeführt werden. Es finden aber Überlegungen statt, diese auch in einer untergeordneten Nutzung für touristische Zwecke zu nutzen. Mit zeitlicher Beschränkung, d.h. reiner Sommerbetrieb, mit Betriebszeiten in Koordination mit Alpwirtschaft auf Basis einer begrenzten Förderleistung. So können die hohen Kosten besser vertreten werden. In welcher Form dies geschehen wird, ist noch nicht klar. Die Bahn wird jedoch in ihrer primären Nutzung eine landwirtschaftliche Erschliessung einer Kuh-Alp bleiben.

2. *Dies ist uns alles bewusst. Folgender Hinweis zur Erinnerung: Die Entstehung dieses LS-Gebiet basiert auch der Verhinderung der Winternutzung. Man wollte verhindern, dass auf dem Flimserstein Langlaufloipen, Skipisten und Bergbahnen installiert werden. Seit*

*der ganzjährigen Erschliessung des Cassons ab 1956 wurde jedoch im Sommer der Fli-
merstein immer als Wandergebiet genutzt. Hier geht es also nicht darum neue Nutzungen
zu ermöglichen bzw. Beschränkungen auszuhebeln, sondern im Rahmen der alternativen
Erschliessung des UNESCO Weltnaturerbes bei den Langsamverkehr-Angeboten die Be-
sitzstandwahrung zu erhalten.*

- 3. Eine neue Bahn für den Alpbetrieb resp. die Gebäude für die Talstation werden etwas
grösser zu stehen kommen als die best. Bahn. Ebenfalls muss der Zugang für die Bewirt-
schaftung angepasst werden. Dies alles benötigt etwas mehr Raum und Platz. Somit
müsste eine zukünftige Talstation leicht auf die Parzelle 2338 verschoben werden. Ein
Wendeplatz für Busse, welcher den künftigen Anforderungen an behindertengerechte
Bushaltestellen genügen, benötigt viel mehr Platz. Deshalb werden beide Parzellen benö-
tigt. Abgesehen von der Tatsache, dass der bisherige Wendeplatz gar nicht mehr den An-
forderungen an das eidg. Behindertengesetz genügen würde. Ebenfalls sind solche Stati-
onen nur noch in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen möglich. Ein Neubau der
Talstation kann dann auch mit einem unterirdischen Buswendeplatz besser kombiniert
werden. Wir können ihnen versichern, dass der Gemeinde das Ortsbild in Fidaz sehr
wichtig ist und wir werden alles unternehmen, um die Bauten so gut als möglich in dieses
Bild zu integrieren.*
- 4. Nein, es gibt keine weiteren Pläne und es ist auch nichts Anderes vorgesehen. Darum
wurde die Präzisierung mit einem Bussymbol im Erschliessungsplan ergänzt.*