

# Mediendokumentation Skigebietsverbindung Arosa Lenzerheide



## Inhalt

Baubericht Arosa Lenzerheide.....	2
Projektbeschreibung: Verbindungsbahn Hörnli-Urdenfüggli.....	4
Projektbeschreibung: Erschliessungsbahnen Lenzerheide.....	5
Wintermarke Arosa Lenzerheide (Marketingkonzept).....	7
Wirtschaftliche Bedeutung der Skigebietsverbindung.....	8
Geschichte der Skigebietsverbindung.....	9
Tschierschen.....	9

## Baubericht Arosa Lenzerheide

Die Idee einer Verbindung der beiden Skigebiete Arosa und Lenzerheide besteht seit den frühen 70er Jahren. Die geografisch eng beieinander liegenden Schneesportgebiete sind nur durch das Urddental voneinander getrennt. Die Distanz beträgt lediglich 2 km Luftlinie. Bereits am 1. Juni 2008 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Arosa an der Urnenabstimmung mit 613 Ja zu 114 Nein der Skigebietsverbindung Arosa Lenzerheide mit einem Ja-Anteil von 84.3% zugestimmt. Am 27. November 2011 ist die Lenzerheide nachgezogen: 58% der Stimmbevölkerung der Gemeinde Vaz/Obervaz hat «Ja» gesagt zur Zonenplanänderung. Sie gaben somit grünes Licht für die Skigebietsverbindung mit Arosa.

Mit 225 Pistenkilometern sind Lenzerheide (heute 155km) und Arosa (heute 70km) nach der Skigebietsverbindung die grösste zusammenhängende Skiregion Graubündens. Zudem zählt das Schneesportgebiet Arosa Lenzerheide zu den Top 10 Skigebieten der Schweiz. Das Skigebiet hat entscheidend an Attraktivität und an Bekanntheit gewonnen. Die Arosa Bergbahnen AG hat für die Skigebietsverbindung Arosa Lenzerheide eine Doppel-Pendelbahn vom Hörnli aufs Urdenfürggli gebaut. Die Lenzerheide Bergbahnen AG hat das Projekt mit zwei neuen 6er-Sesselbahnen für den Anschluss an die Verbindungsbahn ergänzt. Der Bau aller Anlagen ist einem ehrgeizigen Zeitplan gefolgt: bereits in der Wintersaison 2013/14 konnte die Skigebietsverbindung Arosa Lenzerheide eröffnet werden und Tausende von Schneesportlern begeistern.

### *Herausforderungen aller Art*

Für das Plangenehmigungsverfahren, das Bewilligungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr, wurden am 19. September 2012 mehr als 120 mit Akten gefüllte Ordner nach Bern geschickt. Im Mai 2013 erfolgte der Spatenstich auf dem Urdenfürggli in Lenzerheide und auf dem Hörnli in Arosa. Das Wetter bestimmte während der kurzen Bauphase von nur einem Sommer den Plan mit. Bei Baubeginn lag noch so viel Schnee, dass sich ein Bagger seinen Weg von der Mottahütte (2'283 m ü.M.) bis zum Urdenfürggli (2'569 m ü.M.) während drei Woche freischaufeln musste. Somit verzögerte sich das Bauprogramm der Verbindungsbahn um einige Wochen. Doch dies war nicht die einzige logistische Meisterleistung. Ein Spezialfahrzeug transportierte die vier Tragseile in je zehn Stunden von der Valbella Höhe zur Motta – und das auf normalen Forststrassen mit einer Breite von drei Metern. Ein normaler PKW benötigt für diese Strecke rund 30 Minuten. Das Fahrzeug mit Seil wog 105 Tonnen, das Seil allein 75 Tonnen.

Eine Materialeilbahn (Nutzlast acht Tonnen) versorgte die Baustelle auf dem Urdenfürggli vom Hörnli aus. Man stelle sich vor: 1500 m<sup>3</sup> Beton und 350 Tonnen Armierung wurden pro Station verbaut. Weil die Pendelbahn ohne Stützen auskommt, müssen dafür die Stationen umso massiver gebaut sein. Das Gesamtgewicht der beiden Stationen beträgt 10'000 Tonnen, was in etwa dem Gewicht des Eiffelturms in Paris entspricht. Das garstige Wetter zu Beginn (nur gerade drei Monate konnten schneefrei gebaut werden), ein geologisch schwieriger Untergrund und ein Felssturz, der die Zugverbindung von Chur nach Arosa unterbrach und somit die Versorgung erschwerte, haben die Bauarbeiten verzögert. Und trotzdem konnte die Verbindungsbahn mit nur einem Monat Verspätung eröffnet werden.

### *Erschliessungsbahnen Lenzerheide*

Für den optimalen Anschluss an die Verbindungsbahn, bauten die Lenzerheide Bergbahnen AG zwei neue Sechser-Sesselbahnen mit Hauben. Die Helikopter (Kamov und Superpuma) flogen die Stützen für die zwei Sesselbahnen in gerade mal zwei Tagen auf den Berg. Mit einer Nutzlast zwischen drei und dreieinhalb Tonnen haben sie diese Aufgabe gerade so gemeistert. Während der Bauzeit bereitete vor allem die untere Bahn den Verantwortlichen Kopfzerbrechen. Ein Steher senkte sich um einige Millimeter, sodass zur Stabilisierung Anker gesetzt werden mussten. Doch da die Bauarbeiten im Programm voraus waren, konnten die zwei Bahnen wie geplant am 14. Dezember 2013 ihren Betrieb aufnehmen.

Auf den ersten Blick erscheinen sie wie normale Sesselbahnen. Und doch sind sie anders. Der Antrieb der oberen Bahn beispielsweise befindet sich nicht wie üblich in der Bergstation sondern im Tal. So befindet



Lässt Herzen höher schlagen.

sich die Infrastruktur an einem zentralen Ort. Und bei genauem Hinschauen sieht man auch die Photovoltaik-Anlage. Die Lenzerheide Bergbahnen AG verfügt über die ersten Sesselbahnen der Schweiz mit in die Dächer integrierten Solaranlagen. Die 378 Module erreichen eine Leistung von rund 92 kWp und erbringen einen ungefähren Ertrag von 108'503 kWh.

#### *Meilensteine Verbindungsbahn*

Offizieller Spatenstich: Mai 2013

Montage Materialeilbahn: April/Mai 2013

Seiltransport: September/Oktober 2013

Seilzugarbeiten: September – Anfang Dezember 2013

Kabinentransport: November – Dezember 2013

Demontage Materialeilbahn: Anfang Dezember 2013

Erste Fahrt mit der Urdenbahn (ohne Gäste): 20. Dezember 2013

Abnahmen: Dezember 2013 – Januar 2014

Eröffnung: 18. Januar 2014

#### *Meilensteine Sesselbahnen*

Offizieller Spatenstich: Mai 2013

Stützen fliegen: Mitte August 2013

Seilzug: September/Oktober 2013

Montage Sessel: Ende Oktober 2013

Eröffnung: 14. Dezember 2013

## Projektbeschreibung: Verbindungsbahn Hörnli-Urdenfürggli

Die von der Arosa Bergbahnen AG beauftragte Steuerer Seilbahnen AG erstellt zwischen dem Hörnli (2'494.00 m.ü.M., Gebiet Arosa) und dem Urdenfürggli (2'562.00 m.ü.M., Gebiet Vaz/Obervaz) zwei stützenlose, parallel verlaufende Pendelbahnen. Mit dieser Bauart wird dem Anliegen der Umweltschutzorganisationen, das Urndental und das Urdenfürggli möglichst wenig zu belasten, Rechnung getragen. Die Seile der neuen Bahnanlage überspannen das gesamte Urndental; sie werden in der Landschaft kaum wahrnehmbar sein. Die Kabinen bleiben ausserhalb des Betriebs in der Station «Hörnli» garagiert.

Die wichtigsten Daten im Überblick:

Horizontale Bahnlänge	1673.90 m
Höhendifferenz	68.00 m
Fahrstrecke	1694.00 m
Fahrgeschwindigkeit	12.0 m/s
Fahrzeit ca. (inkl. 120s Stationszeit)	316 s
Förderleistung pro Richtung	1700 P/h
Fahrzeug Fassungsvermögen	150 + 1 Pers
Tragseildurchmesser (2 pro Fahrbahn)	76 mm
Zugseildurchmesser	42 mm
Antriebsmotor	855 kW

### 2-Bahnen-Lösung

Die 1,7 km lange Verbindungsbahn überwindet lediglich 70 Höhenmeter und ist flexibel auf verschiedene Kapazitäten eingerichtet, was einen kosteneffizienten Betrieb ermöglicht. In Randzeiten mit niedrigem Fahrgast-Aufkommen kann eine Bahn abgestellt werden, der Energieverbrauch und der Verschleiss werden entsprechend reduziert. Auch für allfällige Unregelmässigkeiten sind zwei unabhängige Bahnen optimal: fällt eine Bahn aus technischen Gründen aus, kann mit der anderen der Betrieb aufrecht erhalten bleiben.

Die Seilführung mit zwei Zugseil-Schlaufen und Wind auf der Strecke ist ebenso anspruchsvoll wie das effiziente Management des Leistungsbedarfs im Betrieb. Die Steuerer Seilbahnen AG hat dafür innovative Lösungen gefunden. So wird die Führung der Seil-Schleife so konstruiert, dass die Zugseile auf der Spur der parallel verlaufenden Bahn zurückgezogen werden. Damit wird die Seil-Schleife sicher geführt und eine allfällige Berührung des Zug- und Gegenseils wird so erkannt, der Antrieb automatisch abgeschaltet.

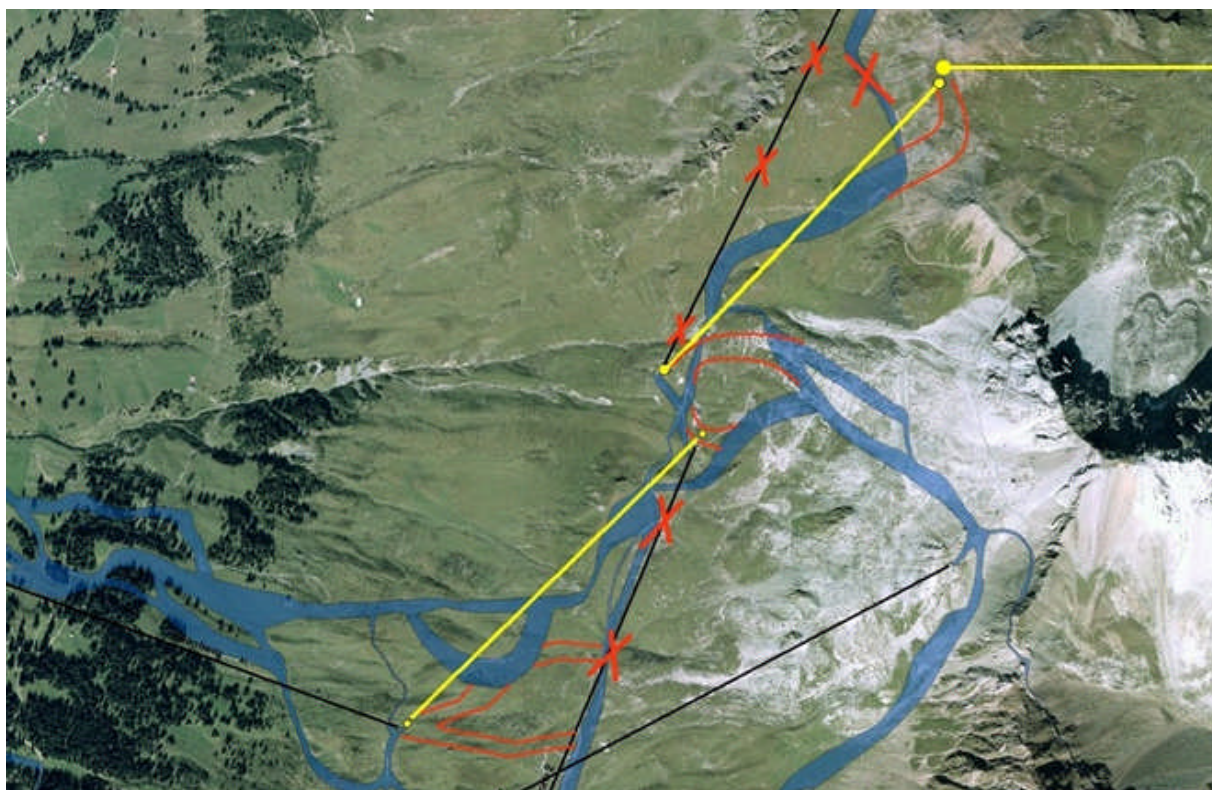
### Energiemanagement

Um die Betriebsenergie möglichst tief zu halten, werden die Fahrprogramme der beiden Bahnen miteinander abgestimmt. Die Fahrten werden so gesteuert, dass die Generator-Leistung der einen Bahn optimal mit der motorischen Leistung der anderen verknüpft wird. So wird verhindert, dass ab der Fahrbahn-Mitte bei Vollast unnötig viel Energie verbraucht wird.

Der Bau der Verbindungsbahn Hörnli-Urdenfürggli kostet CHF 20,0 Mio.

## Projektbeschreibung: Erschliessungsbahnen Lenzerheide

Die Lenzerheide Bergbahnen AG (LBB) hat zwei neue kuppelbare 6-er Sesselbahnen für die optimale Erschliessung der Verbindungsbahn nach Arosa gebaut. Eine Sesselbahn verbindet die Bergstation der Sesselbahn Heimberg mit der Mottahütte. Die zweite Anlage führt von der Talstation Schwarzhorn aufs Urdenfürggli. Gebaut wurden die Bahnen vom Seilbahnhersteller Garaventa AG. Gleichzeitig wurden zwei veraltete Anlagen abgebaut. Die zwei unabhängigen Sesselbahnen bieten ein Maximum an Flexibilität, da sie insbesondere bei schwierigen Wetter- und Schneeverhältnissen separat geöffnet und geschlossen werden können. Mit den neuen Sesselbahnen verbessert die LBB ihr Pistenangebot und modernisiert gleichzeitig ihre bestehenden Bahnanlagen entscheidend.



Anpassungen der Bahnanlagen und Pisten für die Skigebietsverbindung



Visualisierung der Anpassungen im Bereich Mottahütte

*6-er Sesselbahn Heimberg-Mottahütte*

Die Sesselbahn Heimberg – Mottahütte garantiert die durchgehend bodenunabhängige Anbindung der Mottahütte und dient der Entflechtung des Pistensystems. Sie ersetzt zudem den bestehenden Skilift Weisshorn II.

Die wichtigsten technischen Daten:

Horizontale Bahnlänge	865.63 m
Höhendifferenz	287.60 m
Fahrstrecke	921.32 m
Fahrgeschwindigkeit	5.00 m/s
Fahrzeit	3.54 Min.
Förderleistung (Anfangs-/Endausbau)	1800/2200 P/h
Anzahl Sessel mit Hauben	35/43 Stk.
Förderseildurchmesser	47 mm
Stützen	9 Stk.
Antriebsmotor	315 kW

*6-er Sesselbahn Mottahütte-Urdenfürggli*

Die Sesselbahn Mottahütte- Urdenfürggli ersetzt den heutigen Schwarzhorn Sessellift. Die Talstation der neuen Sesselbahn bleibt am Ort der heutigen Talstation Schwarzhorn. Die Bergstation wird 325 m nach Süden in Richtung Urdenfürggli verlegt. Die bereits heute sehr beliebte Schwarzhornpiste wird mit der neuen Bahn optimiert.

Die wichtigsten technischen Daten:

Horizontale Bahnlänge	848.68 m
Höhendifferenz	309.50 m
Fahrstrecke	909.56 m
Fahrgeschwindigkeit	5.00 m/s
Fahrzeit	3.50 Min.
Förderleistung (Anfangs-/Endausbau)	1800/2200 P/h
Anzahl Sessel mit Hauben	35/43 Stk.
Förderseildurchmesser	45 mm
Stützen	10 Stk.
Antriebsmotor	334 kW



Lässt Herzen höher schlagen.

## Wintermarke Arosa Lenzerheide (Marketingkonzept)

### Fokus gemeinsame Vermarktung Arosa Lenzerheide

- klare Fokussierung der Massnahmen auf gemeinsame Marketingkommunikation mittels eines schrittweisen Vorgehens
- Bündelung der Marketingmittel im Bereich «alpiner Schneesport», um auf den Märkten einen möglichst hohen Werbedruck zu erzeugen
- Etablierung einer einfachen und effizienten Organisation, ohne – nicht notwendige – formelle Strukturen zu schaffen
- Erschliessung neuer Märkte gemäss Zielmarktdefinition
- Etablierung des Images als Top-Schneesportgebiet in Europa in den Bereichen Grösse, Service, Lifestyle und Schneesicherheit
- Erhöhung der ungestützten Bekanntheit um 10 % in der Schweiz und Deutschland

Mit der Skigebietsverbindung sind die beiden Destinationen Arosa und Lenzerheide in die «Champions League» der Schweizer Wintersportangebote eingetreten. Den Gästen präsentiert sich neu ein Wintersportgebiet mit 225 Pistenkilometer, mit modernen Anlagen, vielseitigen Abfahrtsmöglichkeiten und zahlreichen Gastronomie-Angeboten, verteilt auf zwei Täler.

Als gemeinsame Marke Arosa Lenzerheide positioniert sich das Skigebiet als neues Top-Wintersportangebot in Europa in den Bereichen Grösse, Service, Lifestyle und Schneesicherheit. Das neue Angebot richtet sich an «alpine Schneesportler» und «aktive Wintergäste».

Bei allen Kommunikationsaktivitäten im Rahmen der Skigebietsverbindung treten die beiden Destinationen Arosa und Lenzerheide mit dem gemeinsamen Logo Arosa Lenzerheide auf. Die (Vor-)Kampagne, mit der die Skigebietsverbindung beworben wird, lief unter dem Slogan «Hier bahnt sich was an» – damit wird einerseits auf die Entstehung der Skigebietsverbindung hingewiesen, andererseits aber auch eine bildliche Andeutung auf die Verbindungsbahn – das Herzstück der Verbindung – gemacht. In der Hauptkampagne wurde kommuniziert «Die Schweiz hat ein neues Traumpaar» und die Protagonisten LENZERHEIDI und GIGI vo Arosa stimmten auf die kommende Verbindung der beiden Skigebiete ein. Ab dem 18. Januar 2014 hiess es «Bahn frei» und die Inbetriebnahme der Verbindungsbahn konnte kommuniziert werden.

## Wirtschaftliche Bedeutung der Skigebietsverbindung

Sowohl Arosa wie Lenzerheide haben in den letzten 20 Jahren im Kerngeschäft Winter – das im langjährigen Mittel fast 75% der Gesamtlogiernächte ausmacht - einen schmerzlichen Rückgang hinnehmen müssen: Arosa verlor 160'000 Logiernächte (- 16%), die Lenzerheide büsste sogar 28% aller Logiernächte ein. Bei den Ersteintritten zeigt sich ein ähnlich düsteres Bild.

Es muss davon ausgegangen werden, dass der Abwärtstrend auch in Zukunft anhält. Unabhängige Studien belegen, dass die Gesamtheit der wintersporttreibenden Gäste stetig abnimmt. Als Folge verstärkt sich der Konkurrenzkampf unter den einzelnen Anbietern, es kommt zu einem starken Verdrängungswettbewerb. Grosse Unternehmen und allenfalls kleine Nischenanbieter bleiben bestehen, mittelgrosse Unternehmen werden je länger je mehr verschwinden.

Um zukünftig weiterhin erfolgreich wirtschaften zu können, ist es entscheidend, die Bedürfnisse des modernen Wintersportgastes zu befriedigen. Doch was wünscht sich dieser Gast? Gemäss der im Winter 2009/2010 in 40 Topskigebieten der Alpen bei 18'000 Schneesportlern durchgeführten Mountain Management Studie «Best Skiresort 2009/2010» ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Wintersportortes die Skigebietsgrösse und das Pistenangebot. An zweiter Stelle folgt die Schneesicherheit.

Mit 225 Pistenkilometern und 42 Anlagen sind Arosa (heute 70km) und Lenzerheide (heute 155km) nach der Skigebietsverbindung die grösste zusammenhängende Skiregion Graubündens. Sie zählt zudem zu den Top 10 Skigebieten der Schweiz. Mit insgesamt 42 Anlagen (14 in Arosa und 28 in Lenzerheide, ohne die Kinderanlagen) in einem schneesicheren Gebiet gewinnt das Skigebiet entscheidend an Attraktivität und an Bekanntheit.

Die rund 1'960 Hotelbetten in der gesamten Destination Lenzerheide reichen nicht für eine gute Grundauslastung des Skigebietes Lenzerheide, das über Kapazitäten für mehr als 18'000 Skifahrer verfügt. Von zentraler Bedeutung ist für die Lenzerheide daher die Anbindung der rund 5'500 Hotelbetten aus Arosa. Damit kann das Skigebiet vor allem während der Woche von Montag bis Freitag deutlich besser ausgelastet werden. In Arosa hingegen bringt das grössere Skigebiet wieder vermehrt schneesportbegeisterte Gäste in die Arosener Hotels und trägt dazu bei, dass die grosse Anzahl Hotelbetten langfristig erhalten bleiben. Dies ist insgesamt eine gewinnbringende Situation für beide Destinationen.

Die Hochschule St.Gallen hat im Auftrag der Bergbahnen die wirtschaftlichen Auswirkungen der Skigebietsverbindung untersucht. Die Studie kommt zum Schluss, dass durch die Verbindung die Wettbewerbsfähigkeit der Destinationen Lenzerheide und Arosa gestärkt, die Investitionen gezielter getätigt und die Volkswirtschaft verbessert werden. Damit bleiben wertvolle Arbeitsplätze in Tourismus und Gewerbe nachhaltig erhalten.

Sowohl für Arosa wie auch für die Lenzerheide bildet die Skigebietsverbindung ein wesentlicher Grundstein um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu sein und über die nötige Investitionskraft zu verfügen.



## Geschichte der Skigebietsverbindung

Die Diskussionen für eine Skigebietsverbindung der Wintersportorte Arosa-Lenzerheide-Tschiertschen werden seit über 40 Jahren geführt. Nach intensiven Planungs-Vorarbeiten genehmigte der Bundesrat am 19. September 2003 als wichtigen Meilenstein den kantonalen Richtplan, welcher die Verbindung Lenzerheide/Rothorn und Arosa über das Gebiet Urddental auf die Stufe Zwischenergebnis setzte.

Der Zusammenschluss der Skigebiete Arosa und Lenzerheide war ursprünglich als skifahrerische Nutzung mit zwei Sesselbahnen und dazugehörigen Pisten im Urddental geplant. Dagegen wehrten sich die Umweltverbände. Die Bergbahnen Arosa und Lenzerheide, die von den Auswirkungen der Skigebietsverbindung betroffenen Gemeinden sowie die Umweltorganisationen einigten sich in einem Koordinationsprozess im Herbst 2007 auf eine direkte Seilbahnverbindung über das innere Urddental zwischen Motta (Skigebiet Lenzerheide) und Hörnli (Skigebiet Arosa). Die Bergbahnen verzichteten auf Masten, neue Pisten und touristische Transportanlagen im Urddental.

Das Projekt der stützenlosen Verbindungsbahn ist Teil des im regionalen Richtplan Mittelbünden/Nordbünden enthaltenen Gesamtkonzepts für den Raum Arosa Lenzerheide. Zusätzlich sind insbesondere auf dem Gebiet Churwalden/Parpan/Lenzerheide verschiedene Massnahmen zur Optimierung der Skigebiete enthalten, wie etwa das Einstiegsportal Churwalden für Tagesgäste oder die Ost-West-Verbindung der Skigebiete im Raum Parpan und Valbella.

Bereits am 1. Juni 2008 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Arosa an der Urnenabstimmung mit 613 Ja zu 114 Nein der Skigebietsverbindung Arosa Lenzerheide mit einem Ja-Anteil von 84.3% zugestimmt. Am 27. November 2011 ist die Lenzerheide nachgezogen: 58% der Stimmbewölkerung der Gemeinde Vaz/Oberbaz hat «Ja» gesagt zur Zonenplanänderung. Sie gaben somit grünes Licht für die Skigebietsverbindung mit Arosa.

Mit 225 Pistenkilometern sind Lenzerheide (heute 155km) und Arosa (heute 70km) nach der Skigebietsverbindung die grösste zusammenhängende Skiregion Graubündens. Zudem zählt das Schneesportgebiet Arosa Lenzerheide zu den Top 10 Skigebieten der Schweiz. Das Skigebiet gewinnt entscheidend an Attraktivität und an Bekanntheit.

## Tschiertschen

Eine Erschliessung der Gemeinde Tschiertschen via Farurtal steht nicht zur Debatte. Das kleinere Skigebiet Tschiertschen bleibt in seiner jetzigen Grösse unverändert. Die Bergbahnen Arosa, Lenzerheide und Tschiertschen haben sich jedoch über die betriebliche und marketingmässige Zusammenarbeit geeinigt. Damit ist der Schneesportbetrieb in Tschiertschen gesichert.