

FAQ Skigebietsverbindung Arosa - Lenzerheide

Frage:	Antwort:
Was ist eine 3S-Bahn und wie funktioniert sie?	<p>3S-Bahn ist das Kurzwort für Dreiseilumlaufbahn. Es handelt sich hierbei um eine Grosskabinenumlaufbahn mit mehreren Kabinen, um die Vorteile einer Pendelbahn mit denen einer normalen, kuppelbaren Einseil-Kabinenumlaufbahn zu vereinen. Die Kabinen der 3S-Bahn fassen etwa 30 Personen und werden mit einer Geschwindigkeit von 7 m/s von einem endlosen Zugseil gezogen und rollen dabei auf zwei Tragseilen. Die Kabinen sind, wie bei den meisten Umlaufkabinenbahnen, kuppelbar.</p> <p>Eine 3S-Bahn bietet folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ geringer Energieverbrauch im Vergleich zu Pendelbahnen ähnlicher Kapazität ▪ erhöhte Windstabilität ▪ es sind grosse Bodenabstände möglich ▪ hohe Fahrgeschwindigkeit im Verhältnis zur Einseilumlaufbahn ▪ einfaches Bergungskonzept
Welche Gründe sprechen für eine Verbindung?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arosa-Lenzerheide wird eines der grössten und attraktivsten Skigebiets der Schweiz. ▪ Grosse Skigebiets haben einen Wettbewerbsvorteil, das beweisen Umfragen sowie die Entwicklung von grossen Gebieten. ▪ Erst wenn die Verbindung kommt, werden Investoren in der Region Lenzerheide ihre Projekte auch nachhaltig verwirklichen können. ▪ Mit der Verbindung nach Arosa kann die Lenzerheide Gäste unter der Woche gewinnen, denn Arosa hat 5'500 Hotelbetten, Lenzerheide lediglich deren 1'700. ▪ Die Destinationsbildung Arosa/Lenzerheide ist nur mit der Verbindung möglich. Ohne die Verbindung ist eine Grossdestination nicht möglich. Der Kanton unterstützt im Rahmen der touristischen Strukturbereinigung aber nur Destinationen, die sich aktiv zu einer DMO weiterentwickeln.
Ist eine Fusion der Bergbahnen Arosa und Lenzerheide geplant?	Eine Fusion steht nicht zur Diskussion. Die 3S-Bahn wird in Form einer Betriebsgemeinschaft geführt, dessen Gesellschaftsform noch zu bestimmen ist.
Wer bezahlt den Bau der Verbindung und wie teuer fällt dieser aus?	Der Bau der 3S-Bahn wird rund CHF 22 Mio. kosten und wird je hälftig von den Bergbahnen Lenzerheide und Arosa getragen.
Wo beginnt die neue Bahn und wo endet sie?	Die Bahn beginnt in unmittelbarer Nähe der Mottahütte (Talstation) und endet auf dem Hörnli in Arosa (Bergstation). (Link zu den Plänen)
Warum soll es keinen Zwischenausstieg beim Urdenfürggli geben?	<p>Es gibt diverse Gründe, Zwischenausstieg nicht zu realisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das vorgesehene Plateau ist viel zu klein für die Bergbahn-Infrastruktur einer 3-S-Bahn. ▪ Selbst für Minimal-Infrastrukturen wären bauliche Massnahmen mit Zusatzkosten von über CHF 10 Mio. verbunden. ▪ Die Kante ist sehr windexponiert bei Nordwind und Föhn und muss zusätzlich beschneit werden. In der Nähe der Kante gibt es aber keine Beschneigungsinfrastruktur und müsste ab Motta neu gebaut werden, was Kosten von etwa CHF 1-12 Mio. nach sich zieht.
Wollen die Gäste wirklich ein grösseres Skigebiet? Ist	Eine sehr grosse Anzahl an Gäste will es! Es gibt diverse

dies nicht nur ein Argument der Bergbahnen/Touristiker?	Studien, die besagen, dass Ski-Interessierte nebst Schneesicherheit und Erreichbarkeit vor allem auch die Grösse eines Gebietes achten.
Was bringt die Verbindung Lenzerheide? Es profitiert ja nur Arosa, weil der Gast eine kürzere Anreise hat und das attraktive Skigebiet Lenzerheide ist.	Arosa hat über 5'500 Hotelbetten, aber ein im Vergleich zur Lenzerheide kleines Skigebiet. Da Arosa einen sehr hohen Anteil an Residenzgästen hat, werden viele Schneesporttreibende aus Arosa auch Montag bis Freitag im Gebiet der Lenzerheide Ski fahren und damit eine harmonische Auslastung in der Region Lenzerheide auch unter der Woche gewährleisten.
Welche Gründe sprechen gegen eine Verbindung?	Wenn man gegen die Weiterentwicklung der Region ist.
Was bringt eine Verbindung nach Arosa wenn diese nur im Winter und nur während des Tages in Betrieb ist? So kann gar keine Destination, wie es der Kanton vorschreibt, entstehen.	Die Verbindung ist ein wichtiger Schritt zu einer Destination Arosa-Lenzerheide. Diverse Marketing-Aktivitäten können „über den Berg hinweg“ realisiert werden (Pistenplan, Events, Kommunikation, POS-Auftritte, ...).
Die Einheimischen befürchten, dass der geliebte Einheimischen-Rabatt für Tages- und Saisonkarten ausbleiben wird oder drastisch teurer wird. Wie sieht es damit aus?	Der Einheimischen-Rabatt beruht auf bestehenden Verträgen unter den Gemeinden und steht in einem prozentualen Verhältnis zu den regulären Preisen. Eine Abschaffung steht nicht zur Diskussion.
Wie sieht die Zukunft der Top Card aus? Wird Arosa in den TopCard- Verbund einbezogen oder gibt es ein individuelles Jahresabo Lenzerheide-Arosa?	Arosa und Lenzerheide werden einen Tarifverbund eingehen. Der Beitritt von Arosa in die TopCard-Verbund ist derzeit Verhandlungsgegenstand mit den Partnern..
Gibt es mit der Skigebietsverbindung einen hohen Preisaufschlag auf die Tageskarten und Abos?	Eine Tarifanpassung wird notwendig sein, doch wird sich diese im Rahmen einer wettbewerbsfähigen Preiserhöhung bewegen.
Kommen eigentlich auch Fussgänger mit der Verbindung von Arosa nach Lenzerheide und umgekehrt? Man spricht nämlich immer nur von Skigebietsverbindung.	Eine 3S-Bahn ist eine Gondelbahn, sie ist neben dem Skifahrer auch für Fussgänger optimal geeignet. Noch gibt es aber keinen Fussgängertransport oder Winter-Wanderweg bis zur Mottahütte. Entsprechende Massnahmen sind aber in Planung.
Gibt es diese Verbindung auch im Sommer?	Erst wenn es eine für Wanderer geeignete Verbindung bis zum Einstieg Motta gibt, könnte ein allfälliger Sommerbetrieb aufgenommen werden. Sehr wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Anzahl warmer Betten in der Destination signifikant gesteigert wird (Benchmark Arosa), sodass sich die Wirtschaftlichkeit eines Sommerbetriebes optimieren lässt.
Ist die Entwicklung/Verbesserung vor Ort nicht wichtiger als die Skiverbindung nach Arosa? Zuerst soll die Skiverbindung von Ost nach West gebaut werden, der Skilift Vallbella und Crestas erneuert, der Sessellift Alp Stätz, und/oder der Proschieri optimiert werden, bevor die Skiverbindung nach Arosa entsteht.	Es ist sinnvoll und wichtig, zuerst in die Verbindung zu investieren, um den Gästerückgang von über 200'000 Skifahrtstage in den letzten 15 Jahren zu stoppen und somit auch mehr Wertschöpfung in unsere Region bringen. Mit den daraus resultierenden Gewinnen können dann Schritt für Schritt die Ersatzinvestitionen von bestehenden Anlagen und weitere Projekt in der Destination getätigt werden.
Werden die restlichen Ziele vom Businessplan wirklich eingehalten oder sind dies nur leere Versprechungen?	Die Ziele vom Businessplan werden eingehalten, er ist die von allen Partnern unterzeichnete Leitplanke für die zukünftige Entwicklung der gesamten Region. Allerdings können umfassende Investitionen nur dann getätigt werden, wenn sich die Geschäfte auch entsprechend dem Businessplan entwickeln.
Wie wird die Zusammenarbeit mit Arosa Tourismus aussehen?	Im Zusammenhang mit der DMO (Destinations-Management-Organisation) wird vor allem die Marketingarbeit auf operativer Ebene intensiviert. Eine entsprechende Strategie und ein Massnahmenplan wird zur Zeit erarbeitet.
Was wird mit dem Skigebiet Tschierschen passieren?	Tschierschen wird das gemütliche Familien-Skigebiet bleiben. In Zusammenarbeit mit dem Kanton Graubünden und den Bergbahnen Tschierschen ist geplant, dass die Betreibergesellschaft der Verbindungsbahn (LBB und ABB) die Bergbahnen Tschierschen für einen definierten Zeitraum mit entsprechenden operativen Entscheiden übernehmen. Voraussetzung dafür ist die vollständige Entschuldung

	der Unternehmung. Der Betrieb des Skigebietes Tschierschen soll auch in Zukunft nachhaltig sichergestellt werden können.
Werden die Tourenfahrer im Urtdental nicht massiv zunehmen?	Eine geringe Zunahme ist möglich, denn die Lenzerheide Bergbahnen AG unterstützt das Segment der Freerider. Es handelt sich aber nicht um ein Massengeschäft, so dass die Angst eines Massenansturmes unbegründet ist.
Wird es mehr Tagestouristen geben?	Von einer Zunahme muss ausgegangen werden. Doch muss es unser Ziel sein, grundsätzlich mehr Skierdays zu generieren. Die Lenzerheide hat in den letzten 15 Jahren kontinuierlich über 220'000 Skierdays jährlich verloren! Dieser Rückgang muss erst noch aufgeholt werden.
Die Verbindung nach Arosa besteht ja schon heute und ist ein tolles Abenteuer für unsere Gäste mit einem Skiguide. Wieso soll dies mit der Skiverbindung kaputt gemacht werden?	Das Tourenfahren wird mit der Verbindung in keiner Weise tangiert, denn das Urtdental selber bleibt weiterhin unberührt und steht Tourenfahrern wie bis anhin für Skitouren zur Verfügung.
Profitiert der Gast auch von Angeboten in Arosa (z.B. Nachtskifahren etc)?	Details in Bezug auf Spezialangebote werden im Rahmen der zukünftigen Marketingaktivitäten geplant und bei der Produktgestaltung auf den Winter 09/10 hin dann entsprechend berücksichtigt.
Wandern Stammgäste von Lenzerheide nach Arosa ab?	Es ist nicht davon auszugehen, dass Stammgäste wechseln, schliesslich wird Arosa-Lenzerheide EIN Skigebiet werden.
Wo sollen die Gäste, welche aufgrund der neuen Skiverbindung nach Lenzerheide kommen, übernachten? Wir haben in der Hochsaison ja sowieso zu wenige Betten.	Übernachtungsgäste wird es nur so viele geben, wie Betten zur Verfügung stehen. Die Verbindung wird aber die Lenzerheide attraktiver für Investoren machen, so dass in den nächsten Jahren eine beachtliche Anzahl neuer Hotelbetten entstehen könnte.
Im Winter 07/08 waren die Skipisten ziemlich überfüllt. Eine Verbindung mit Arosa wird bestimmt viele neue Tagesgäste bringen. Wie wird dieser Ansturm bewältigt?	Im internationalen Vergleich hat die Lenzerheide eine sehr schlechte Auslastung der Pisten (Gäste pro Pistenkilometer). Wenn man bedenkt, dass die Skierdays in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen haben, kann von einer Überfüllung nicht die Rede sein. Neben der klaren Portalstrategie ist ein Verkehrskonzept erarbeitet worden und wird entsprechend umgesetzt.
Es werden etliche Millionen Franken in die Beschneidung und die Erneuerungen von Anlagen investiert. Gemäss Planung sind keine Investitionen in die Gastronomie geplant. Wie will man das hohe Gästeaufkommen in der Gastronomie auffangen?	Die Gastronomie hat innerhalb der neuen Strukturen in den letzten beiden Jahren einen enormen qualitativen und quantitativen Sprung nach vorne gemacht. Diesen gilt es zu halten, denn die Gastronomie in Arosa hat einen hervorragenden Ruf. Die Gastronomie beim Ein-/Ausstiegspunkt Motta wird erweitert resp. erneuert. Die Planung Gastronomie Motta ist in der Investitionsplanung der Lenzerheide Bergbahnen AG entsprechend berücksichtigt.
Muss man bei den Zubringer-Lifte/Bahnen ins Skigebiet mit mehr Betrieb rechnen (lange Wartezeiten)?	Wenn das Ziel, mehr Gäste für die Lenzerheide zu gewinnen, erreicht werden soll, wird es auch mehr Betrieb geben, was während einzelner Tage zu Wartezeiten führen kann. Moderne Buchungs- und Zutrittsmöglichkeiten sowie die stetige technische Entwicklung werden es aber ermöglichen, die Abläufe an den Kassen und Drehkreuzen zu vereinfachen und zu verkürzen.
Wo steigt der Gast in Zukunft ins Skigebiet ein, wenn er direkt nach Arosa will?	Die Portalfrage ist zurzeit noch nicht endgültig gelöst. Für den Tagesgast ist der Einstieg ins Skigebiet in Churwalden geplant. Dazu ist eine optimale Parkplatzsituation als auch eine neue Zubringerbahn zur Alp Stätz nötig. Sollte das Einstiegsportal in Churwalden nicht möglich sein, besteht die Alternative, das Skigebiet über Proschieri in Parpan zu erschliessen. Auch hier sind entsprechende Infrastrukturmassnahmen nötig. Der Einstieg für den Residenzgast ist in Canols vorgesehen. Auch dort sind Investitionen in grösserem Umfang geplant.
Wie wird der zusätzliche Personenverkehr abgefangen?	Mit der Schaffung eines Einstiegsportals in Churwalden oder in Parpan wird der Tagesgast auf diese Parkplätze

	<p>gelenkt. Damit sollte sich die Verkehrssituation in Valbella und Lenzerheide sogar noch entschärfen. Der Übernachtungsgast wird konzentriert den Einstieg Canols nutzen können, der mit dem Sportbus einfach erreicht wird.</p>
<p>Gemäss Stammtisch-Gerüchten ist sich die Gemeinde Churwalden noch nicht einig, ob und wie ein Parkhaus in Churwalden gebaut werden soll. Wie ist da der Stand der Dinge?</p>	<p>Die Gestaltung des Einstiegs ins Skigebiet in Churwalden ist zurzeit tatsächlich noch Gegenstand der Verhandlungen. Die Parkplatzsituation spielt dabei eine entscheidende Rolle, denn wenn nicht genügend Parkplätze direkt am Einstiegsportal geschaffen werden, steht die gesamte Portalstrategie Churwalden zur Diskussion.</p>
<p>Kann der Gast von Parpan direkt nach Arosa gelangen?</p>	<p>In der jetzigen Phase gelangt der Gast über die Nutzung der Sessellifte Heimberg und Weisshorn Speed mit je einer kurzen Abfahrt zur Talstation der 3S-Bahn bei der Mottahütte und ist in 6 Minuten und 30 sec. später auf dem Hörnli in Arosa.</p>
<p>Welche zusätzlichen Infrastrukturen sind im Zusammenhang mit der Verbindung geplant (Parkplätze, Bahnen, Verbindungen Ost-West-Seite etc.)?</p>	<p>Die zusätzlichen und mit der Arosa-Verbindung direkt und indirekt zusammenhängenden Investitionen sind im Businessplan näher erläutert. Es handelt sich hierbei um Investitionen, die sehr viel zum Gästekomfort beitragen, die eigentliche Verbindung aber nicht gefährden, sollten sie nicht gleichzeitig mit dem Bau der Verbindung realisiert werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktverbindung Parpan/Motta oder Scharmoin/Motta ▪ Pistenverbindung Ost/West ▪ Einstiegsportal für Tagesgäste in Churwalden mit dem Bau von Parkplätzen und einer neuen Gondelbahn zur Alp Stätz. Alternativ: Einstiegsportal in Parpan beim Proschieri-Lift mit entsprechender Gestaltung der Parkplatz- und Liftsituation. ▪ Neugestaltung der Umgebung Canols inkl. Ersatz der Gondelbahn erste Sektion ▪ Restaurant Mottahütte
<p>Wird der Lift in Churwalden noch erneuert bevor die Verbindung kommt?</p>	<p>Nein, sofern das Portal Churwalden realisiert werden kann, wird dieser Lift frühestens gleichzeitig, eher aber nachgelagert realisiert. Zunächst wird mittels Parkplatzbewirtschaftung ab Winter 08/09 das Einstiegsverhalten des Gastes in der Region analysiert.</p>
<p>Erfolgt die Rückfahrt per öV bei evtl. Schliessung (Starkwind, techn. Schaden) der einen oder anderen Bergbahn?</p>	<p>Ein Rückführungskonzept ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht erarbeitet, der ö.V. wird aber eine wichtige Rolle bei der Entwicklung eines solchen Konzeptes spielen.</p>
<p>Windet es nicht zu stark beim Urdenfürggli? Die Bahn wird sicher oft wegen Wind eingestellt werden. Was nützt denn das Ganze?</p>	<p>Eine 3S-Bahn ist eine der windresistentesten Bahnanlagen und kann auch bei starkem Wind sicher betrieben werden. Ausserdem ist die Linienführung so nah wie möglich an der Bergflanke entlang nicht sehr windexponiert.</p>
<p>Wollen die Bergbahnen mit der Steinbock-Zone am Rothorn einfach alles wieder gut machen, was sie beim Urdenfürggli zerstört?</p>	<p>Nein, denn beim Urdenfürggli wird gar nichts „zerstört“. Die Landschaft im Urdental bleibt absolut unberührt, lediglich die Gondeln der 3S-Bahn schweben Nahe der Bergflanke lautlos über das Tal. Die Wildruhezzone am Rothorn ist ein völlig eigenständiges Projekt, mit welchem der Bedeutung des Wappentiers Graubündens wieder vermehrt Rechnung getragen und der Sommertourismus angekurbelt werden soll. Sie wird das Freeriding im Sommer und im Winter nur unwesentlich einschränken. Das Rothorn wird auch weiterhin als Freeride-Zone positioniert sein.</p>
<p>Stimmt es, dass das Rothorn nur noch ein Sightseeing-Berg sein wird und das Skifahren dort in naher Zukunft nicht mehr möglich sein wird?</p>	<p>Das Rothorn wird nach wie vor ein Skigebiet bleiben. Die bereits bestehende Galerie wird innerhalb der nächsten Jahre renoviert und für Skifahrer sowie Snowboarder so attraktiv wie möglich gestaltet.</p>
<p>Wie sieht es betreffend Umweltschutz aus? (Urdental)</p>	<p>Das Urdental bleibt völlig unberührt. Die Zusammenarbeit mit den diversen Umweltverbänden in diesem Projekt ist ausgesprochen gut. Das vorliegende</p>

	Projekt ist gemeinsam besprochen und entwickelt worden. Die Umweltverbände haben gegenüber dem vorliegenden Projekt keine Bedenken.
Was sind Kompensationsräume und wo sollen diese entstehen?	Um das Gleichgewicht zwischen Nutzung und Unberührtheit der Naturräume sicher zu stellen, verlangen die Umweltverbände bei einer Nutzung bisher unberührter Gebiete entsprechende Kompensationen in anderen Gebieten, was auf Gemeindeebene besprochen werden muss.