



Ersatz für «Prodalp-Express»: Das planen die Bergbahnen

Reto Vincenz

Die Bergbahnen Flumserberg (BBF) wollen den in die Jahre gekommenen «Prodalp-Express» vom Tannenheim auf die Prodalp neu bauen. Jetzt ist das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet worden. Die Redaktion hat sich von Michael Ackermann, bei der BBF Bereichsleiter Bahnen und Technik, die geplante Anlage erklären lassen.

Die Bergbahnen Flumserberg (BBF) planen, die 1992 erstellte Gondelbahn vom Tannenheim auf die Prodalp («Prodalp-Express») zu ersetzen. Die Pläne dazu können ab sofort auf der Gemeinde Flums eingesehen werden. Die Redaktion hat sich mit Michael Ackermann von den Bergbahnen Flumserberg unterhalten. Als Bereichsleiter Bahnen und Technik steht er der Projektgruppe Neubau «Prodalp-Express» vor. Für ihn ist klar: Die neue Gondelbahn kann die Bedürfnisse der Bergbahnen und ihrer Gäste in den nächsten 30 bis 40 Jahren abdecken.

Wie lauten die Eckwerte der neuen Gondelbahn?

Die neue Bahn wird auf derselben Linienführung wie die heutige Anlage verlaufen, also vom Tannenheim hinauf auf die Prodalp. Auf einer schrägen Länge von gut 1,4 Kilometern überwindet sie 354 Höhenmeter. Zwölf Stützen sind vorgesehen. Die gut 50 Kabinen bieten jeweils zehn Personen Platz. Im Endausbau soll die Anlage bis zu 2400 Personen pro Stunde befördern können. Die Fahrgeschwindigkeit wird wie heute etwa fünf Meter pro Sekunde betragen, was einer Fahrzeit von rund sieben bis zehn Minuten entspricht. Welcher

Anbieter die neue Anlage bauen wird, ist noch nicht definitiv beschlossen worden.

Werden auch die Tal- und die Bergstation neu gebaut?

Eine Weiterverwendung der bestehenden Gebäude ist gemäss Michael Ackermann nicht sinnvoll. Die Infrastruktur sei in den vergangenen Jahrzehnten bereits mehrfach angepasst und umgebaut worden. Um den Anforderungen in den nächsten Jahrzehnten gerecht werden zu können, werden die beiden Gebäude in ähnlicher Grösse neu gebaut. Neben der Seilbahntechnik umfassen die Stationen unter anderem einen Kommandoraum, Technik- und Lagerräume, Büros, Personalräume sowie Rettungs- und Sanitätsräumlichkeiten. Auch eine Diesel-Betankungsanlage und Einstellmöglichkeiten für Fahrzeuge und Pistenmaschinen gehören zum Projekt. Die Kabinen werden in der Bergstation garagiert.

Wie lange planen die BBF den neuen Zubringer bereits?

Wie Ackermann ausführt, seien die ersten Gedanken zum Ersatz des heutigen «Prodalp-Express» bereits vor

fünf Jahren formuliert worden. Seither wurde intensiv an der optimalen Lösung gearbeitet. Dabei wurden verschiedene Varianten, Studien, die Linienführung und die Positionierung der Stützen geprüft und laufend mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Das Projekt, das nun im Plangenehmigungsverfahren aufgelegt worden ist, erfüllt gemäss Ackermann «alle Bedürfnisse, welche die BBF an die neue Anlage stellen».

Was waren die grossen Hürden im Planungsprozess?

Davon dürfte es einige gegeben haben; was allerdings beim Bau einer neuen Gondelbahn im offenen Gelände buchstäblich in der Natur der Sache liegt. Eine besondere Herausforderung stellt der Umstand dar, dass die Linienführung, wie bereits heute, ein Flachmoor von nationaler Bedeutung tangiert. Aus diesem Grund müssen die BBF auch vier bestehende Stützenfundamente weiter verwenden, welche im Bereich des Flachmoors nicht verändert werden dürfen. Insgesamt hätten zahlreiche gesetzliche Vorgaben berücksichtigt werden müssen, erklärt Ackermann. Gemeinsam mit Bund und Kanton habe man nach einer Lösung gesucht, die technisch machbar ist und

Sarganserländer
8887 Mels
081/ 725 32 32
<https://www.sarganserlaender.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 7'653
Erscheinungsweise: täglich



Seite: 3
Fläche: 92'631 mm²

Auftrag: 3006798
Themen-Nr.: 384084
Referenz:
1433e761-ba5d-4622-9884-b643c489489a
Ausschnitt Seite: 2/3

gleichzeitig den hohen Anforderungen an Natur- und Umweltschutz entspricht. Die Umweltverbände seien regelmässig in den Prozess einbezogen worden.

Warum die Biker von der neuen Bahn besonders profitieren
Die BBF haben bei der Konzeption der neuen Anlage insbesondere die vielen Biker im Visier, welche bereits heute im Sommer ab Tannenheim hinauf zu den beliebten Downhill-Trails transportiert werden. Die neuen Gondeln bieten zwar lediglich zehn und nicht mehr zwölf Personen Platz wie heute, dafür werden es Sitz- und nicht mehr Stehplätze sein. Und vor allem, so Ackermann: «Heute können wir pro Gondel maximal zwei Biker mit ihren Rädern transportieren, künftig werden es vier sein. Die Transportkapazität wird also deutlich erhöht.» Gleichzeitig betont er, dass die Bahn aber auch alle Ansprüche abdeckt, welche die BBF im Winterbetrieb an sie stellt.

Warum die Velos weiterhin in der Gondel transportiert werden
Wie Ackermann ausführt, gibt es auf dem Markt Lösungen für einen Transport von Bikes auf der Aussenseite der Gondeln. Dabei werden die Velos meist in spezielle Halterungen eingehängt oder geklemmt. Allerdings habe man sich gegen ein solches System entschieden, unter anderem, weil in den geplanten Stationen nicht genügend Platz für eine solche Lösung bestehen würde.

Hinzu komme, dass die Bahn über ein Wohngebiet, Wanderwege und Biketrails führt. Der Transport von Bikes an der Aussenseite der Gondeln stelle ein gewisses Risiko dar, so Ackermann.

Was es noch rund um das Planverfahren zu sagen gibt
Das Projekt wird im ordentlichen seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren behandelt und untersteht gemäss den Angaben der öffentlichen Auflage der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Bergbahnen haben deshalb einen Umweltverträglichkeitsbericht eingereicht. Mit dem Bau der neuen Bahn sind laut Projektauflage keine zusätzlichen Pisten oder Beschneiungsanlagen verbunden. Diese gelten ausdrücklich nicht als Bestandteil des vorliegenden Projekts. Die Projektunterlagen liegen bis zum 16. September öffentlich auf und können auf der Gemeinde Flums während der ordentlichen Öffnungszeiten eingesehen werden.

Wie Ackermann den weiteren Projektverlauf einschätzt
Ausdrücklich lobt Ackermann die konstruktive Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden von Gemeinde, Bund und Kanton sowie den involvierten Playern (Grundstückbesitzern etc.) vor Ort. Auch mit den Umweltverbänden sei man in einem ständigen, konstruktiven Dialog. Unter dem Strich habe man

nun ein Projekt aufgelegt, das aus Sicht der BBF bewilligungsfähig sei und gleichzeitig die Bedürfnisse der Bergbahnen und ihrer Gäste in den nächsten 30 bis 40 Jahren abdecken kann, so Ackermann.

Bis wann die neue Bahn in Betrieb gehen könnte
Ackermann rechnet damit, dass die Bergbahnen, je nach Verfahrensverlauf, in rund einem Jahr im Besitze einer gültigen Baubewilligung sein könnten. Wann der Baustart erfolgt, ist aber auch aus betriebspolitischen Gründen noch nicht definitiv entschieden. Die BBF haben weitere Grossprojekte zu stemmen, und anderem soll die technische Beschneidung deutlich ausgebaut werden. Ackermann:
«Selbstverständlich ist es unser Wunsch, solche Projekte so rasch als möglich zu realisieren. Dabei muss aber auch Rücksicht auf die Gesamtplanung des Unternehmens genommen werden.» Keine Angaben machen die BBF vorerst darüber, wie hoch der Investitionsbedarf für die neue Gondelbahn sein wird. Wunderschöne Landschaft, aber eine auch optisch bereits etwas historisch anmutende Gondelbahn: Die Bergbahnen Flumserberg möchten den «Prodalp-Express» vom Tannenheim auf die Prodalp durch eine neue, topmoderne Anlage ersetzen.
Pressebild

«Heute können wir zwei Biker pro Gondel befördern. Künftig werden es vier sein.» Michael Ackermann Leiter Bahnen und Technik (BBF)

Sarganserländer
8887 Mels
081/ 725 32 32
<https://www.sarganserlaender.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 7'653
Erscheinungsweise: täglich



Seite: 3
Fläche: 92'631 mm²

Auftrag: 3006798
Themen-Nr.: 384084
Referenz:
1433e761-ba5d-4622-9884-b643c489489a
Ausschnitt Seite: 3/3

