Bahnbauten im obersten Toggenburg : im Spannungsfeld zwischen Fortschritt und Naturschutz

Autor(en): **Gantenbein, Urs / Meyer, André / Roth, Andreas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): **- (2005)**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-882827

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

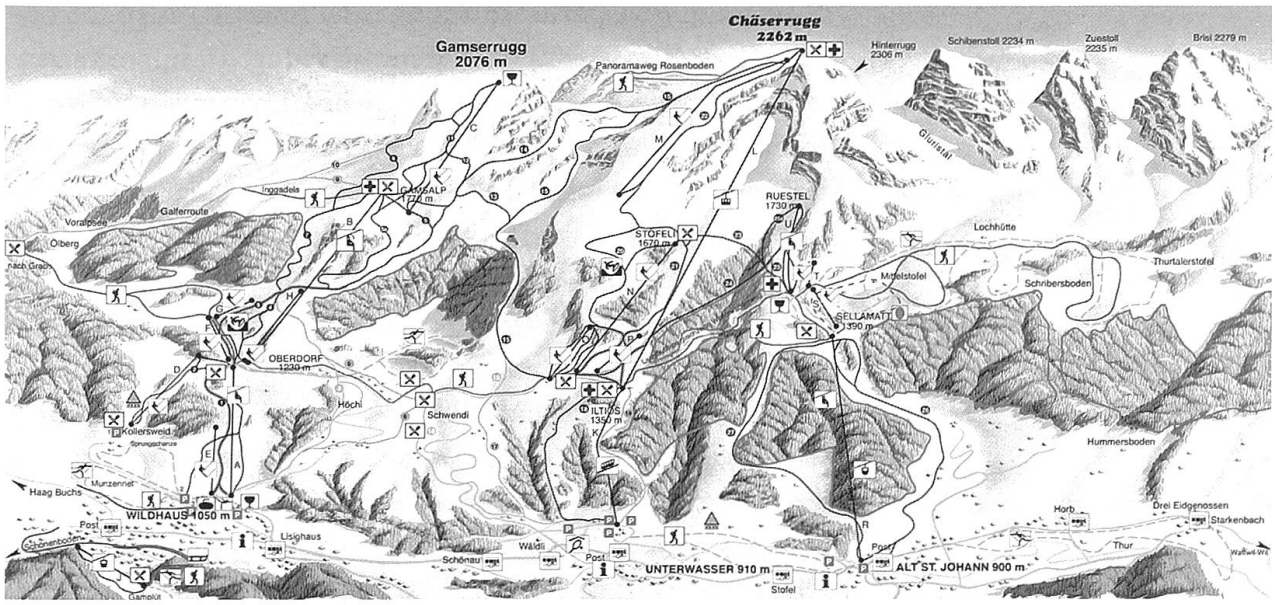
Bahnbauten im obersten Toggenburg

Im Spannungsfeld zwischen Fortschritt und Naturschutz

In den 70er Jahren blühte der Sportbahntourismus im obersten Toggenburg. Der Schnee fiel reichlich, und die Gäste strömten fast ohne Werbeaufwand ins Paradies der sieben Churfirsten. Die Obertoggenburger Bergbahnen – dazu gehören Alt St. Johann, Unterwasser und Wildhaus – konnten ihre Anlagen stetig verbessern und für die steigende Nachfrage erweitern. In den 80er Jahren jedoch stagnierte der Zulauf. Nach grossen Investitionen folgte eine Ernüchterung in den Bahn-Verwaltungsräten. Seit den 90er Jahren reifte die Überzeugung, dass Wintersport und Skibetrieb im obersten Toggenburg nur dann eine Überlebenschance hätten, wenn sie einem nationalen Vergleich standhalten und diesen in einigen Punkten sogar übertreffen konnten. Die Herausforderung war umso grösser, als der Wintersportmarkt zunehmend umkämpft wurde. Es entstanden Überkapazitäten bei gleich bleibender Nachfrage.

Urs Gantenbein / André Meyer / Andreas Roth

Das Toggenburg ist eine Wintersportregion. Davon waren die Bewohner nach den erfolgreichen 70er Jahren überzeugt. Es blieb ihnen auch kaum eine andere Chance als der Tourismus,



Werbung für das Skigebiet Wildhaus - Unterwasser - Alt St. Johann.

denn kein anderer Wirtschaftszweig hatte auf Dauer wesentliche Erträge erbracht. Der Wintersport mit all seinen Facetten bot für zahlreiche Personen als Skilehrkraft oder durch Mitarbeit in der Gastronomie und in den Bahnbetrieben die Möglichkeit zum Erwerb eines wichtigen Zusatzverdienstes zur Landwirtschaft. Initiativen entwickelten sich auch aus dem Wissen heraus, dass für das oberste Toggenburg kaum Alternativen ausserhalb des Tourismus und der Landwirtschaft bestehen.

Umso grösser wurde die Verantwortung der Bergbahnbetriebe, genügend Erträge zu erwirtschaften, um ihre Existenz mittel- und langfristig zu sichern. Die touristische Entwicklung im obersten Toggenburg hatte schon zu Beginn der Nachkriegszeit deutlich aufgezeigt, dass der Wintersport um ein Vielfaches einträglicher war als der Sommersport. Im Winter gibt heute ein Gast während der gleichen Aufenthaltsdauer im Durchschnitt doppelt so viel aus wie im Sommer. Obwohl der Sommertourismus an Bedeutung zugenommen und noch viel Entwicklungspotenzial hat, gilt für den Bereich der Bergbahnen nach wie vor die Formel: «Ohne Wintersport keine Bergbahnen». Die Bergbahnen im Obertoggenburg realisieren zwischen 75 und 95 Prozent ihres Umsatzes im Winter. Aus diesem Grund wird der Wintertourismus bevorzugt behandelt.

Starke Reglementierung des Umfelds

Ein Bergbahnunternehmen bewegt sich innerhalb einer grossen und sehr differenzierten Reglementierung und sieht sich mit unterschiedlichsten Forderungen konfrontiert.

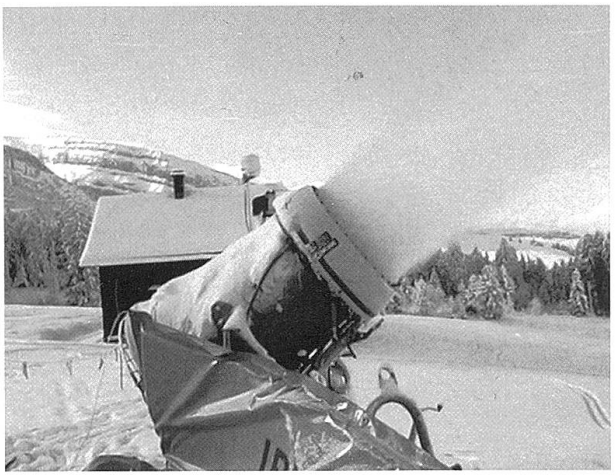
Die wichtigste Reglementierung besteht für die Sicherheit des Fahrbetriebes und der Pisten. Die Bergbahnen im obersten Toggenburg transportieren auf ihren 19 Anlagen bis zu 100 000 Personen täglich – eine grosse Verantwortung, der nur mit strengen Sicherheitskontrollen und täglichen Führungsentscheiden Rechnung getragen werden kann. Ebenso verantwortungsvoll ist der Umgang mit grossen Schneemengen. So müssen etwa an den Osthängen regelmässig Lawinen künstlich ausgelöst werden, damit für die Wintersportler keine Gefährdung entsteht.

Die Reglementierung der Sicherheit betrifft aber auch die Anlagen selbst. Eine Sesselbahn etwa erhält nur eine Betriebsbewilligung für 20 Jahre. Nach Ablauf dieser Frist muss eine Totalrevision oder ein Neubau vollzogen werden. Die Anlagen können nicht «bis auf weiteres» stehen gelassen werden, sondern sind einer bereits im Voraus bestimmten Halbwertszeit ausgeliefert. Hohe Fixkosten sind dadurch vorprogrammiert und unvermeidbar.

Skigebiet Wildhaus mit Churfirstengipfeln.

Eine weitere Reglementierung erfährt der Wintertourismus durch den Natur- und Landschaftsschutz. Zwei Grundinteressen führen in diesem Fall zum Konflikt: Einerseits möchte ein Tourismusort wachsen und die Infrastruktur (Bergrestaurants, Beschneiung) verbessern, andererseits aber müssen die Natur, Gewässer und Lebensräume optimal geschützt werden. Lösungen sind nur mit einer gewissen Kompromissbereitschaft auf beiden Seiten möglich. Für das Überleben unserer Tourismusregion ist es zwingend, dass der bereits vor Jahren gefundene Konsens aufrechterhalten werden kann: massvolle Erneuerung und Erweiterung innerhalb des touristisch bereits intensiv erschlossenen Gebietes und Schutz der Natur ausserhalb dieses Gebietes. Der Tourismus kann kein Interesse daran haben, die Grundlagen des Wirtschaftens, die schöne und gepflegte Landschaft, zu verschandeln oder gar zu zerstören. Im Gegenteil: Dank der Wertschöpfung aus dem Tourismus und einer fairen Landwirtschaftspolitik soll es auch weiterhin möglich sein, diese Landschaftspflege durch verschiedene Tätigkeiten zu gewährleisten. Ein Spezialgebiet stellt der Gewässer- und Quellschutz dar. Dieser zwang die Wildhaus Bergbahnen beim Neubau der Viersesselbahn Oberdorf-Gamsalp im Jahr 2003, mit Kosten von ei-

Materialtransport mit Raupenfahrzeugen.



Beschneiungsaggregat im Skigebiet Wildhaus.

ner halben Million Franken ein separates Annexgebäude zum Auftanken der Pistenfahrzeuge zu erstellen.

Tendenz zur Nullfehlertoleranz

Was erwartet ein moderner Kunde von einem Skisportgebiet? Breite Pisten? Tolle Stimmung in den Restaurants? Günstige Preise? Gratisparkplätze? Oder sogar alle Faktoren miteinander? Auf jeden Fall erwartet er Schnee. Die Schneesicherheit ist deshalb das Schlüsselproblem für jede Bergbahn, deren Hauptgeschäft sich im Winter abwickelt. Der Kunde erwartet zu jedem Zeitpunkt des Winters ideale Schneeverhältnisse und optimale Bedingungen, unabhängig von Wetter und Klima. Zur Erfüllung dieser Anforderung kommt deshalb der technischen Beschneiung eine entscheidende Bedeutung zu.

Der Entscheid für oder gegen eine solche hat – aus der Sicht des anspruchsvollen Kunden – wenig mit der Höhenlage des Wintersportorts zu tun. Eine technische Beschneiung darf heute bereits als Service public betrachtet werden, der jedem Kunden an jedem Wintertag zusteht. Zu diesem Schluss kommt auch eine Analyse, die im Januar 2004 im Auftrag des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements über die Bergbahnen im Kanton Wallis gemacht wurde. Darin heisst es: «Schneesicherheit kann heute nur noch dank der mechanischen Beschneiung garantiert werden. Dies gilt ausnahmslos für alle Bergbahnen im Alpenraum.»

Technische Beschneiung als Kostenfalle?

Die Schweiz hinkt bei der künstlichen Beschneiung der internationalen Konkurrenz weit hintennach, denn nur 9 Prozent aller Pisten können hier technisch beschneit werden. In Tirol

sind es 50 Prozent der Pisten, in Südtirol bereits 90 Prozent. Das Ziel der Wildhauser Bergbahnen ist es, im Endausbau rund 50 Prozent der Pisten beschneien zu können. Die Sportanlagen Alt St. Johann-Sellamatt (SAS AG) haben eine Beschneiung der Abfahrten in zwei Etappen geplant.

Drei Hauptprobleme sind beim Bau von Beschneiungsanlagen zu lösen: Wasser, Bewilligungen und die Finanzierung. Ohne Wasser gibt es keine Schneeproduktion. Damit eine Beschneiung möglich wird, müssen grosse Wasserreservoirs vorhanden sein oder angelegt werden. Das Toggenburg ist eine wasserreiche Region, und dennoch fehlen genügende Wassermengen während der Wintermonate. Deshalb sind die Unternehmungen gezwungen, Speicherbecken zu bauen. Im Rahmen des Weiterausbaus der Beschneiungsanlage im Jahr 2003 realisierten die Wildhauser Bergbahnen einen Speichersee mit einem Fassungsvermögen von 53 500 Kubikmeter Wasser.

Der Bau von Beschneiungsanlagen erfordert immer Eingriffe in die Natur. Wasser- und Stromleitungen müssen mehrere Kilometer weit verlegt werden. Dazu kommen Pumpstationen und Anschlussschächte, an denen die Beschneiungsaggregate angehängt werden können. Das ganze zu beschneiende Gebiet muss auch mit zusätzlichen Trafostationen erschlossen werden. Auch für das Speicherbecken muss Raum geschaffen werden. In Wildhaus war dafür eine Waldrodung unumgänglich.

Die Finanzierung stellt gegenwärtig das grösste Problem dar. Allein die Betriebskosten der technischen Beschneiung belaufen sich auf 1 Franken 30 bis 1 Franken 70 pro Kubikmeter Schnee. Wird die Amortisation der gesamten Anlage eingerechnet, erhöhen sich die Kosten des technisch produzierten Schnees auf 3 bis 5 Franken pro Kubikmeter. Die Wildhauser Bergbahnen haben im Winter 2003/04 insgesamt rund 80 000 Kubikmeter Schnee produziert. Dadurch entstehen erhebliche Fixkosten. Diese kann man nicht dem Kunden überwälzen, ohne diesen zu verärgern und die Konkurrenzfähigkeit der Wintersportregion zu schmälern. So besteht das betriebswirtschaftliche Problem, dass der Gast einwandfreie Pisten dank technischer Beschneiung erwartet, aber gleichzeitig kaum bereit ist, Mehrkosten mitzutragen.

Die Neubauten der Bergbahnen Wildhaus

Der Ausbau der Beschneiungsanlage war ein ausgewiesenes Bedürfnis. Die Verjährung der Betriebsbewilligung für die Dreiersesselbahn vom Oberdorf auf die Gamsalp machte zudem ei-

Wildhaus: Vierersessel mit Haube.

ne Sanierung oder einen Neubau nötig. Aus Kostengründen entschied man sich für den Neubau einer Vierersesselbahn mit Wetterschutzhauben. Dadurch konnte auch der Komfort gesteigert werden.

Beide Projekte als getrennte Investitionen zu realisieren, war aus finanziellen und politischen Gründen wenig erfolgversprechend. Deshalb beschloss der Verwaltungsrat, die beiden Projekte zu einem Paket zu bündeln und so auch die Finanzierung sicherzustellen. Dieser Weg erwies sich als richtig, da Bürgerinnen und Bürger, Geldgeber und Erbauer auf Anhieb von dieser Strategie überzeugt wurden. Nur beide Investitionen zusammen konnten dem Skigebiet einen echten Aufschwung verleihen: Die eine Investition (Beschneiung) sicherte durch die gewonnene (relative) Schneesicherheit die zweite Investition (Bahn) ab.

Die Finanzierung der Projekte, die insgesamt rund 12 Millionen Franken kosteten, stand auf fünf Säulen: Bund, Kanton, Banken, Mittel aus der Betriebstätigkeit und – als fünfte Säule – ein zusätzliches Aktienkapital von einer Million Franken. «Im Vergleich zu den gesamthaft 12,2 Millionen ist die fünfte Säule recht klein. Für das Gelingen des Projekts hingegen ist diese ebenso wichtig, ja sogar entscheidend», hatte der Geschäftsführer Urs Gantenbein im März 2003 in einem Interview mit dem «Werdenberger und Obertoggenburger» erklärt. «Nur wenn alle fünf Säulen halten, kann das Projekt verwirklicht werden, denn mit einer Million Franken zusätzlichen Aktienkapitals kann eine Investition von insgesamt 12,2 Millionen Franken ausgelöst werden.» Nicht weniger als 5,7 Millionen Franken konnte die Unternehmung aus selbst erwirtschafteten Mitteln besteuern. Zusammen mit der Aktienkapitalerhöhung beträgt die Eigenfinanzierung der gesamten Investition in Bahn und Beschneiung gesunde 55 Prozent.

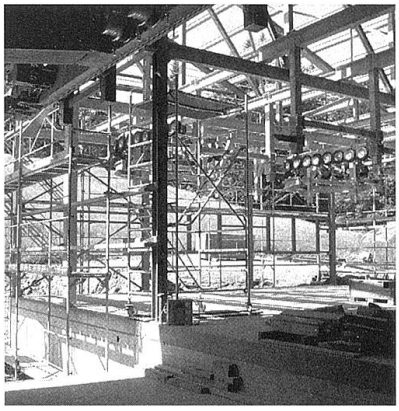
Unmittelbar nach dem Ende der Wintersaison 2002/03 konnten die Bauarbeiten für die neue Sesselbahn aufgenommen werden. Der noch vorhandene Schnee diente als Unterlage für preisgünstige Abtransporte von Teilen der alten Bahn. Obwohl die neue Bahn in die vorhandene Berg- und Talstation eingefügt wurde, mussten Umbauten, Verstärkungen und eine Vergrösserung für die Garagierung der Sessel vorgenommen werden. Parallel zu den Arbeiten an der Berg- und Talstation wurden die 19 Betonfundamente für die neuen Sesselbahnmasten erstellt und die alten Fundamente abgebaut. Gleichzeitig konnte am Annexgebäude neben der Talstation im Wildhauser Oberdorf gebaut

werden, das zum Schutz der Quellen nötig geworden war. Der trockene Jahrhundertsommer erleichterte die Arbeiten erheblich. Der Betrieb der neuen Vierersesselbahn konnte bereits am 20. September 2003 aufgenommen werden – eine Woche früher als geplant. Am 26. und 27. September 2003 wurden Bahn und Beschneiungsanlage der Öffentlichkeit vorgestellt und von über 2000 Besuchern begutachtet und bewundert.

Die bereits vorhandene Beschneiungsanlage von der Gültenweid bis ins Tal wurde technisch belassen, jedoch ins neue Konzept integriert. Die Pumpstation auf der Freienalp mit der Steuerung, den Pumpen und zwei neuen Trafostationen bildet das eigentliche Herzstück der neuen Anlage. Dieser Zweckbau erreicht mit 530 Kubikmeter Bauvolumen die Grösse eines Einfamilienhauses. Die im Jahr 2003 realisierte erste Etappe des Weiterausbaus umfasst rund 1,5 Kilometer Leitungsgräben, in denen etwa 10 Kilometer Leitungen verlegt wurden.

Erklärtes Ziel der Wildhauser Bergbahnen ist es, die zweite Etappe des Weiterausbaus der Beschneiungsanlage möglichst bald in Angriff zu nehmen. Diese sieht vor, die Achse Oberdorf–Gamsalp sicherzustellen, sodass darnach von der Gamsalp (1770 Meter) bis ins Tal mindestens eine Piste komplett beschneit werden kann.

Wie bereits erwähnt, musste ein Wasserreservoir erstellt werden. Unterhalb der Skipiste Warmtobel, auf Grabser Gemeindegebiet, wurde dafür ein Speichersee mit 53 500 Kubikmeter Fassungsvermögen gebaut. Auch bei diesem Projekt konnten die Wildhauser Bergbahnen vom trockenen Sommer 2003 profitieren. Dank der Möglichkeit, Wasser vom öffentlichen Netz der



Wildhaus: Talstation Oberdorf–Gamsalp im Bau.

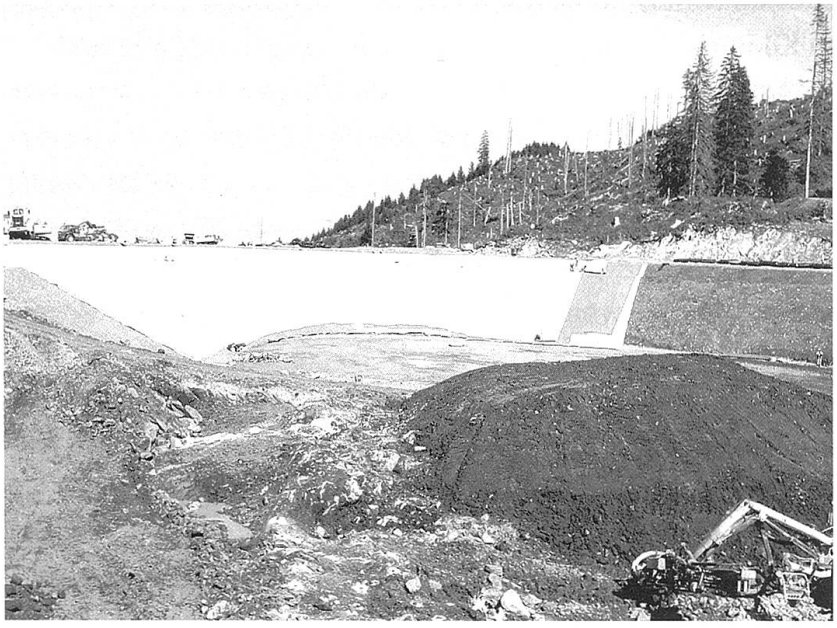
Wildhaus: 1,5 Kilometer Leitungsgräben mit über 10 Kilometer Leitungen.

Geschichte der Bergbahnen Wildhaus

1937	Als 10. Sportbahn der Schweiz nimmt die FUNI-Schlitten AG den Betrieb auf
1946	Betriebsaufnahme des Skilifts Oberdorf–Gamsalp
1949	Eröffnung der Sesselbahn Thur–Oberdorf und Namensänderung in Sesselbahn und Skilift AG
1966	Bau des Skilifts Gamsalp–Gamserrugg
1972	Bau der Parallelbahn Thur–Oberdorf
1974	Bau des Skilifts Freienalp
1982	Eröffnung der ersten kuppelbaren Dreiersesselbahn der Schweiz auf die Gamsalp
1990	Beginn der technischen Beschneiung mit 2 Aggregaten
1995	Bau der neuen Vierersesselbahn Thur–Oberdorf
1996	Ausbau der Beschneiungsanlage
2000	Bau der Verbindungswege Chäserrugg–Gamsalp und Vergrösserung des Bergrestaurants Gamsalp
2003	Neubau der Vierersesselbahn Oberdorf–Gamsalp und der Beschneiungsanlage mit Speichersee

Bauphasen am Speichersee in Wildhaus/Grabs: Das total über 50 000 Kubikmeter fassende Becken hat bereits im Sommer 2004 eine Wasserhöhe von sieben Metern erreicht.

Bau des 50 Meter breiten Dammfusses (Juli).



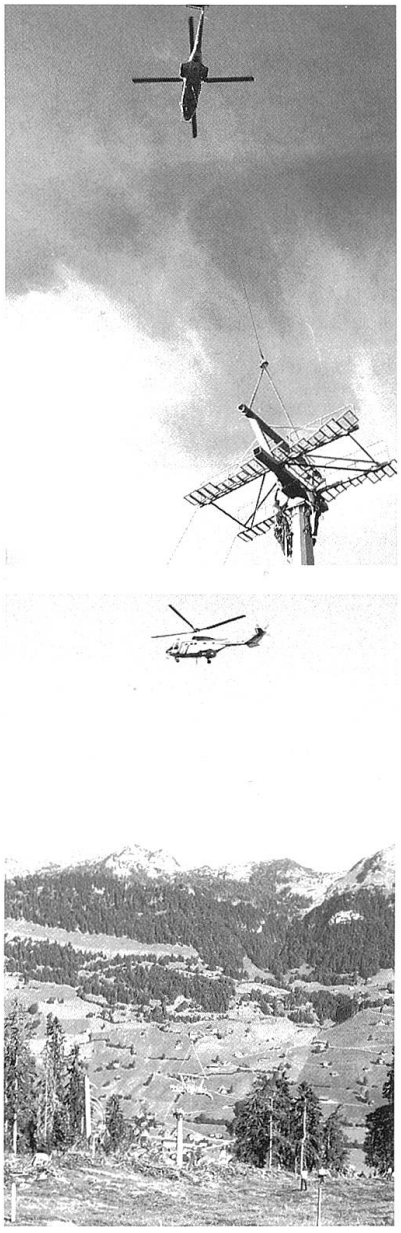
Die Abdichtfolie wird eingelegt (September).

Der fertige See (Oktober).

Dorfkorporation Wildhaus in den See zu speisen, standen im November 2003 rund 20 000 Kubikmeter Wasser für die Beschneiung bereit. Ab dem Sommer 2004 wird der See während der Schneeschmelze und der Sommermonate von der Quelle Gamsalp gespeist.

Die Wildhauser Bergbahnen hatten für die Projektierung des Ausbaus der Beschneiungsanlage eng mit den Bodenbesitzern, den Umweltschutzverbänden und den Gemeinden zusammengearbeitet und sie stets in die Planung miteinbezogen. Dadurch mussten keine Einsprachen behandelt werden. Für den Sommertourismus kann der grosse See allerdings nicht genutzt werden, denn in der Baubewilligung wurde ausdrücklich vermerkt, dass eine Freizeitnutzung des Sees verboten sei.

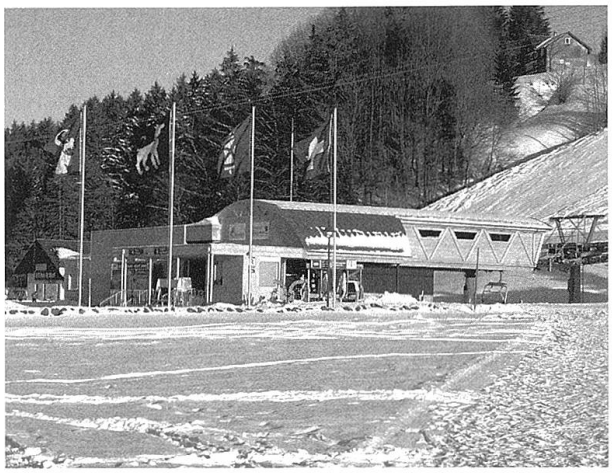
Trotz der grossen Investition im Wintersportgebiet blieben die alten Preise für die Skipässe auch im Winter 2003/04 belassen. Auf der neuen Sesselbahn Oberdorf–Gamsalp wurden im ersten Winter über 620 000 Personen transportiert, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung um 47 Prozent entspricht. Auch die Erweiterung der Beschneiungsmöglichkeiten hat sich bewährt. Im Winter 2003/04 lief der Bahnbetrieb von Anfang Dezember bis Mitte April mit guten bis sehr guten Pistenverhältnissen. Die Abfahrt war vom ersten bis zum letzten Saisontag bis ins Tal möglich. Insgesamt konnte auch von einem schneereichen Winter profitiert werden. Die Tourismusverantwortlichen sind davon überzeugt, dass das Toggenburg im Winter 2003/04 Marktanteile zurückerobert hat. Entscheidend zu diesem Aufschwung hat auch die neue Gondel-Sesselbahn von Alt St. Johann auf die Alp Sellamatt beigetragen.



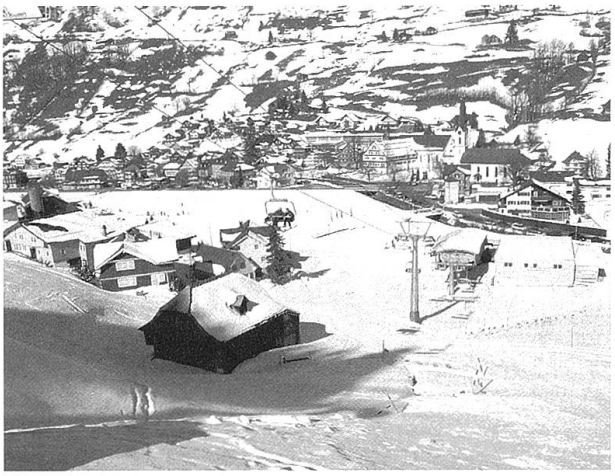
Alt St. Johann: Montage der Masten und der Rollenbatterien im Herbst 2003 durch einen Superpuma-HB-XVY.

Die Neubauten der Sportanlagen Alt St. Johann-Sellamatt AG

Nach der erfolgreichen Fusion der Sessellift Alt St. Johann-Sellamatt AG mit der Skilift Ruestel AG im Jahre 1997 entschloss sich der Verwaltungsrat der neuen Sportanlagen Alt St. Johann-Sellamatt AG, anstelle des bestehenden Skiliftes im Ruestel eine neue, kuppelbare Sesselbahn als «Beschäftigungsanlage» (Anlage, die vom Skifahrer mehrmals benutzt wird) zu bauen. Wirtschaftliche Überlegungen führten zu diesem Entscheid. Mit dem Neubau der Bahn war eine Steigerung der Frequenzen und somit der Erträge zu erwarten. Nach zwei schlechten Saisons – Eröffnungswinter 1999/2000 mit dem Sturm «Lothar» und Winter 2000/2001 mit wenig Schnee – hat sich diese Erwartung auch bestätigt.



Alt St. Johann: Talstation der Sessel-Gondelbahn zur Sellamatt.



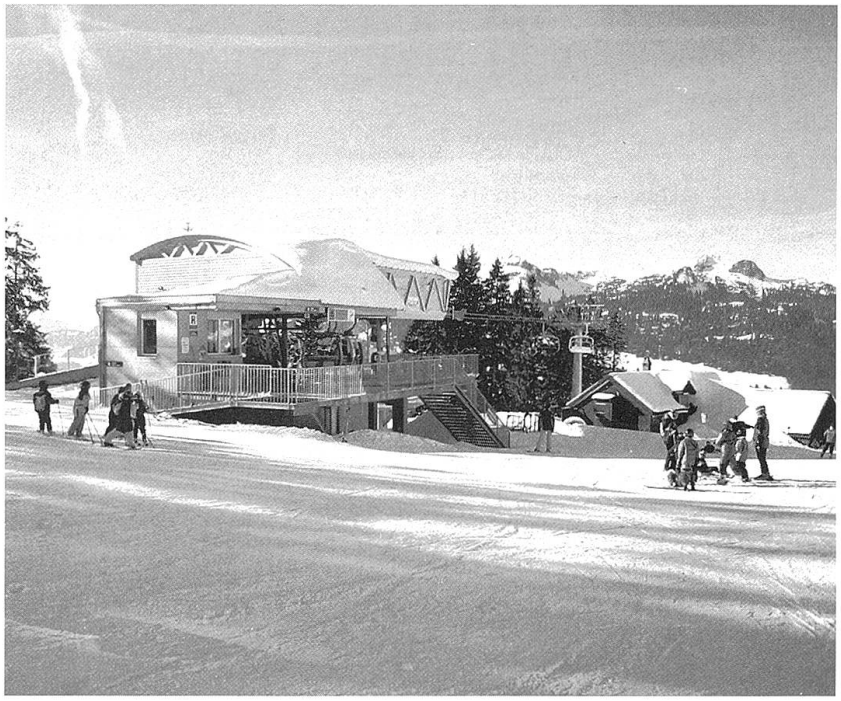
Talstation und Dorf Alt St. Johann im Winter 2003/04.

Die Planung der neuen Anlage begann im Jahr 2000. Eine erfolgreich durchgeführte Aktienkapitalerhöhung von 4 auf 8 Millionen Franken ermöglichte im Jahr 2003 den Bau der modernsten kuppelbaren 4er-Gondel-Sesselbahn der Schweiz. In weniger als fünf Monaten wurde das 7,5 Millionen Franken kostende Projekt verwirklicht. Bund und Kanton unterstützten den Neubau mit einem Investitionshilfekredit in der Höhe von 1,5 Millionen Franken (0,75 Millionen Franken zinsloses Darlehen durch den Bund und 0,75 Millionen Franken Zinskostenbeiträge des Kantons St. Gallen). Ein Werbevertrag mit der Firma Kägi Söhne AG über fünf Jahre wird den Bekanntheitsgrad der Tourismusregion Toggenburg über den Marktleader im Biscuit-Geschäft ausbauen und festigen. Mit der Toggenburger «Kägi-fret-Bahn» werden nicht nur in Alt St. Johann, sondern auf allen Bahnen im Toggenburg neue Gäste erwartet.

Die Chronologie von Planung und Bau

Mitte Juni des Jahres 2000 konnte mit der Projektleitung der Goldauer Firma Garaventa AG ein Anforderungkatalog für die Ersatzanlage Alt St. Johann-Alp Sellamatt erstellt werden. Ihr Projekt wurde im September 2001 an einer Orientierungsversammlung für alle interessierten Kreise in Alt St. Johann vorgestellt. Als Konsequenz der Diskussion wurde dem Ökologiebureau GeOs GmbH eine Studie in Auftrag gegeben, die Gebäudestandorte und die Linienführung zu evaluieren. Im Februar 2002 entschied sich der Verwaltungsrat für eine Kombibahn, bestehend aus Sesseln und Gondeln, mit einer Förderleistung von 800, im Endausbau von 1200 Personen pro Stunde. Die Gondelgarage war bei der Talstation Espel, der Antrieb in der Bergsta-

Die neue Anlage mit Blick auf Schafberg und Säntis.

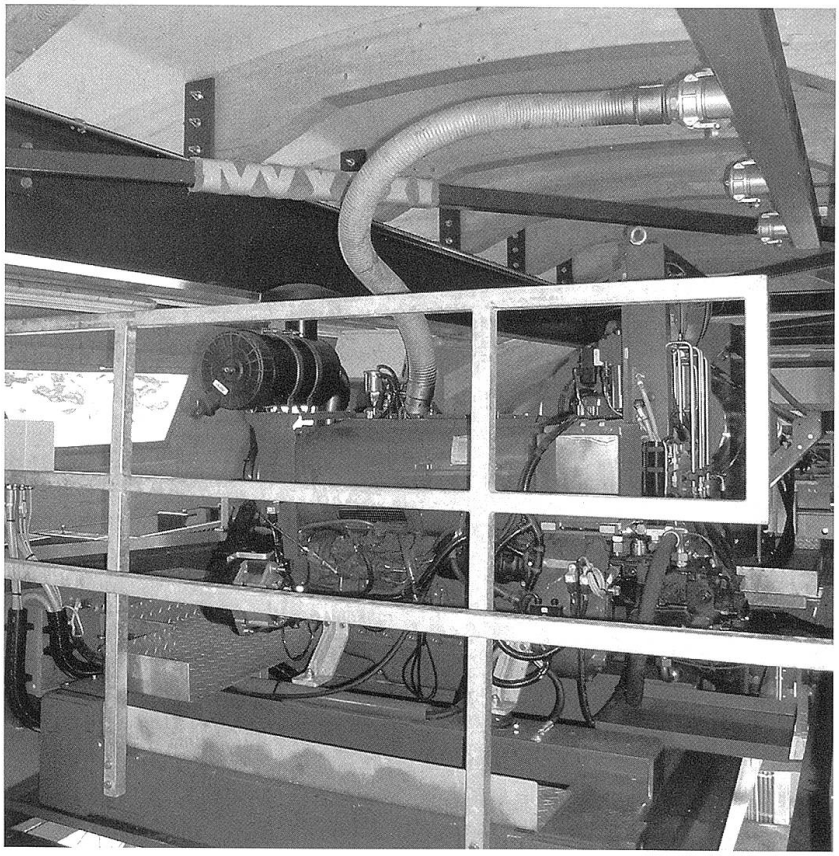


Bergstation auf Sellamatt.

Geschichte der Sportanlagen Alt St. Johann-Sellamatt (SAS AG)

1946	Bau der Einersesselbahn von Alt St. Johann auf die Alp Sellamatt
1951	Ersatz der Holz- durch Eisenstützen
1966	Streckenumbau nach den Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr (BAV)
1971	Neubau der Talstation
1976	Umbau auf 148 Zweiersessel mit einer Förderleistung von 900 Personen pro Stunde
1997	Fusion mit der Skilift Ruestel AG. Bau von zwei neuen Niederhaltemasten
1999	Einweihung der neuen Bahn «Ruestel». Der Sturm «Lothar» erfordert zwei neue Masten an der alten Zubringeranlage von Alt St. Johann auf die Alp Sellamatt
2003	Einweihung der neuen Zubringerbahn von Alt St. Johann auf die Alp Sellamatt

Kabine und Sessel in der Bergstation Sellamatt.



Maschinenraum in der Bergstation Sellamatt.

Die neue Zinggenhütte mit Blick auf Zuestoll und Schibenstoll.

tion vorgesehen. Teil der Planung war auch eine Beschneiung der Abfahrten in zwei Etappen. Das Planungsamt stimmte auch einer Skibar mit Toiletten im «Zinggen» zu. Die Finanzierung der Bahn war nur mit einer Erhöhung des Aktienkapitals und ohne zusätzliche Fremdfinanzierung möglich. Das erforderliche Aktienkapital von 4 Millionen Franken wurde im April 2003 erreicht, und im Juli konnte nach Eintreffen der Konzession mit den Bauarbeiten begonnen werden. Auch hier unterstützte der trockene Sommer die Planung des Verwaltungsrates und den Fortschritt der Bauarbeiten. Am Nikolaustag des gleichen Jahres konnte die Anlage mit einem grossen Volksfest eingeweiht werden.

Und die Zukunft?

Die grossen Investitionen in Wildhaus und Alt St. Johann haben die Region einen grossen Schritt vorwärts gebracht. Das Tourismusangebot im obersten Toggenburg wurde für Sommer und Winter erweitert. Auf der 1770 Meter hoch gelegenen Gamsalp können Familien ein luftiges Bergluft-Wochenende verbringen, und im Tal laden die traditionellen Veranstaltungen der «Klangwelt Toggenburg» zum Mitmachen ein. Das Winterangebot reicht vom Hornschlitten-, Fassdauben-, Feuerwehr- und

Snowland.ch, «boarders paradise» im Obertoggenburg.

Familien-Skirennen zu Snowboard-Events, sofern nicht Triathlon-Weltmeisterschaften oder FIS-Skirennen angekündigt sind. Weitere Erneuerungen im obersten Toggenburg sind geplant: Im Jahr 2004 soll in Wildhaus die zweite Etappe des Weiterausbaus der Beschneiungsanlage realisiert werden, und im Jahr 2005 steht die Erneuerung der Standseilbahn Unterwasser–Iltios bevor.