

kriens

Bericht zum Postulat

Postulat Koch: Für den Erhalt der traditionellen Schlittelpiste Krienseregg – Kriens Nr. 232/2019

Eingang

05. September 2019

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement



Überweisung

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 16. Januar 2020 wurde das Postulat dem Stadtrat zur Berichterstattung überwiesen.

Bericht

Der Stadtrat wurde beauftragt mit den Pilatus-Bahnen AG Gespräche zu führen mit dem Ziel eines Konzepts zum Weiterbetrieb der Schlittelbahn Krienseregg - Kriens.

Der vorgesehene Round Table konnte aufgrund der Covid-19-Ausnahmesituation nicht durchgeführt werden. Die Abklärungen und Gespräche wurden somit auf andere Weise geführt. Eine Begehung der Strecke und Erläuterung der Herausforderungen organisiert von den Pilatus Bahnen mit dem vorherigen zuständigen Stadtrat und der Abteilungsleiterin wurde mangels Anmeldungen aus der einwohnerrätlichen KVBU abgesagt. Ein letztes Treffen zur Lösungsfindung mit dem CEO der Pilatus Bahnen sowie dem neu gewählten Vorsteher des Bau- und Umweltdepartements und der zuständigen Abteilungsleiterin fand am 11. September 2020 statt.

Ausgangslage

Die grösste Herausforderung bei der Wiedereröffnung der Schlittelpiste (auch unter optimalen Schneebedingungen) wird die Präparation der Piste sein, die mittels dem bestehenden Equipment (Pisten Pully) beim heutigen Zustand (enge Stellen) nicht möglich sein wird ohne Eingriffe in den Wald und die Landschaft vorzunehmen.

Gemäss Pilatus Bahnen sind für die Sicherstellung der Präparation und in Anbetracht des heutzutage häufigen Schneemangels bei sechs Problemstellen bauliche Massnahmen oder künstliche Beschneigung nötig. Die Massnahmen bei der Parzelle Nr. 5133 würden zudem teilweise ein Naturobjekt (Feuchtgebiet) und ein geologisch-geomorphologische Element (Moränenwall) aus dem Inventar der regionalen Naturobjekte bzw. der geologisch-geomorphologischen Elemente von regionaler Bedeutung betreffen. Dort weist das Gelände eine starke Neigung auf und müsste entweder planiert oder mit viel Schnee ausgebessert werden, damit das Abrutschen der Pistenraupe wie auch der Schlitten verhindert werden kann. Ein Eintrag in diese Inventare bedeutet, dass es sich um die bedeutendsten und schützwürdigsten Lebensräume bzw. geologisch-geomorphologischen Elemente des Kantons (oder gar der Schweiz) handelt. Geotope sind zudem interessante Zeugen der Zeit (z.B. Moränen, Toteislöcher, Drumlins oder Karstlandschaften), die die Landschaft prägen und ihr ein unverwechselbares Aussehen geben. Eingriffe in solche Inventarobjekte sollten also grundsätzlich unterlassen werden, da diese dadurch oft

unwiederbringlich in ihrem typischen Charakter verloren gehen. Die Bewahrung dieser Inventarobjekte entspricht der «Strategie Landschaft» des Kantons Luzerns.

Die Parzelle Nr. 5132 und 5314 befinden sich in der Schutzzone Mahd (Schutzverordnung Krienser Hochwald). Bei den aneinander liegenden Parzellen 5132 und 5133 ist das Terrain sehr uneben und es würde viel Schnee benötigt um dies zu planieren, auch eine Rodung müsste vorgenommen werden. Bei der Parzelle 5314 besteht zudem ein Sicherheitsproblem mit der Einmündung in die Langwasenstrasse, die für den Autoverkehr nicht gesperrt ist. Nach der Schutzverordnung Krienser Hochwald sind in den Schutzzonen Terrain- und Bodenveränderungen bzw. Ablagerungen, Aufschüttungen und Abgrabungen sowie Entwässerungen verboten. Gemäss Art. 22 Abs. b können unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmegewilligungen erteilt werden, sofern das Schutzziel nicht beeinträchtigt wird. Beeinträchtigungen von Schutzobjekten und -zonen sind grundsätzlich zu unterlassen. Bei allen Eingriffen ist eine Interessenabwägung vorzunehmen. Das öffentliche Interesse an der Erholungsnutzung müsste hierbei gegenüber den Schutzzielen, die ebenfalls im öffentlichen Interesse sind, überwiegen. Allfällige Ausnahmegewilligungen ziehen zudem Ausgleichs- oder Ersatzmassnahmen nach sich.

Die Sondernutzungszone Wintersport ist der Schutzzone überlagert. Sie dient der Freihaltung von Pisten für den Wintersport. Strassen innerhalb dieser Sondernutzungszone werden für den Wintersport zugelassen und in der Winterzeit dürfen keine Nutzungen, Bauten oder Anlagen bestehen, welche die Ausübung des Wintersports erschweren oder behindern. Die forstwirtschaftliche Nutzung ist gewährleistet. Bei Interessenkonflikten haben sich die Beteiligten zu einigen.

Eine weitere Problemstelle ist der Gegenverkehr auf der Langwasenstrasse auf einer Länge von 560 m. Der Verband Seilbahnen Schweiz (Zertifizierungsstelle) beurteilt den Betrieb einer Schlittelanlage mit Gegenverkehr als Sicherheitsrisiko. Im 2006 wurde eine Vorabklärung in Bezug auf die baulichen Massnahmen durch den Kanton gemacht. Die Vorabklärung beinhaltet auch den Streckenabschnitt Fräkmüntegg, der nicht Bestandteil der jetzigen Diskussion ist und bei entsprechender Witterung weiterbetrieben wird.

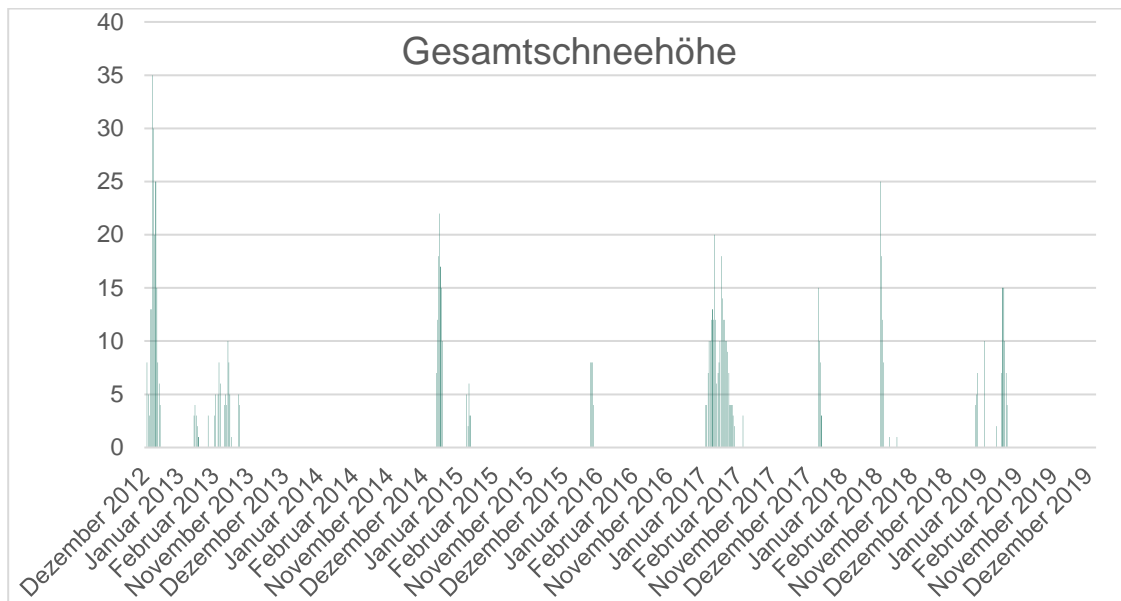
Folgendes müsste für einen Weiterbetrieb berücksichtigt werden:

Klimatische Bedingungen

Die Schneefallgrenze hat sich in den vergangenen Jahren stets nach oben verschoben, so dass in Kriens kaum noch Schnee liegt. Gemäss der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) ist bereits heute die Schneesicherheit im Bereich von ca. 1'200 m. ü. M. nicht mehr gegeben und bis ins Jahr 2050 unter den prognostizierten Temperaturveränderungen auch in den mittleren Höhenlagen (ca. 1'500 m. ü. M.) nur noch teilweise gewährleistet.

In den letzten Jahren konnte demzufolge die Piste Krienseregg-Kriens wegen Schneemangel, wenn überhaupt, nur noch an vereinzelten Tagen geöffnet werden. Seit dem Winter 2012/13 war das nur zwei Mal der Fall. Nämlich im Winter 2012/13 acht Tage und im Winter 2016/17 drei Tage.

Das untenstehende Diagramm zeigt die Entwicklung der Gesamtschneehöhe; von 2012 bis 2019. Die Daten stammen von der MeteoSchweiz Wetterstation Luzern (454 m.ü.M). Sie widerspiegeln die Prognosen der WSL.



Die maschinelle Präparation der Piste setzte eine Mindestschneehöhe von 40-50 cm (Neuschnee) voraus, ansonsten führt sie zu erheblichen Landschaften.

Auswirkungen der Beschneigung auf die Umwelt

Beschneigungsanlagen haben stark negative Auswirkungen auf die Umwelt, z.B. Flora und Fauna und benötigen enorme Mengen an Energie und Wasser. Kriens hat sich u.a. als zertifizierte Energiestadt seit 1997 einem sinnvollen und sparsamen Umgang mit Energie verpflichtet.

Der enorme Wasserbedarf liegt in der mangelnden Effizienz der Beschneigungstechnik (Verdunstung aus den Reservoirs und Speicherseen, die eisfrei gehalten werden, damit das Wasser für die Beschneigung daraus gepumpt werden kann; sowie Verdunstung während des Beschneigungsvorgangs). Das Wasser für die Beschneigung wird Bächen, Flüssen, Quellen und sogar der Trinkwasserversorgung entzogen und dies ausgerechnet in einer Jahreszeit, in der das meiste freie Wasser in der Natur in Eis und Schnee gebunden ist und die Gewässer ohnehin Niedrigstwasser führen. Das ist nicht nur ökologisch problematisch, sondern auch aus der Sicht der Kraftwerke: Wasser, das eigentlich für die Stromerzeugung zur Verfügung stehen sollte, wird in Schnee umgewandelt. Auch kommt es zur Störung im langfristigen Wasserhaushalt mit Auswirkungen z.B. auf die Landwirtschaft.

Künstliche Beschneigung schädigt zudem die Ökosysteme auf vielerlei Arten (Zerstörung der letzten Feuchtgebiete; allfällige Speicherteiche sind zudem Amphibienfallen; Überdüngung, da Kunstschnee bis zu achtmal mehr Nährstoffe erhält; sogar allfällige Ausbringung von Schadstoffen und Krankheitserregern) und stört Wildtiere (Lärm- und Lichtemissionen).

Sicherheit (Allgemein)

In der heutigen Zeit wird vorausgesetzt, dass die Schlittelpisten professionell präpariert und gesichert werden. Können Gefahren auch bei erhöhter Aufmerksamkeit nicht oder nicht rechtzeitig erkannt werden, so muss der Schlittler davor geschützt oder zumindest gewarnt werden. Hier kommen die Betreiber einer Schlittelanlage ins Spiel: Sie sind verpflichtet, die erforderlichen und zumutbaren Vorsichts- und Schutzmassnahmen zu treffen, damit den Benutzern (Schlittler) aus alpinen und weiteren Gefahren, die der Schlittelanlage als solcher nicht eigen sind, kein Schaden erwächst. Die Bergbahnunternehmen

unterliegen dabei der sogenannten Verkehrsicherungspflicht (VSP), diese gilt als vertragliche Haftung gemäss Art. 97 Obligationenrecht (OR). Schlittelpisten auf befahrenen Starassen entsprechen zudem nicht mehr den heutigen Sicherheitsvorkehrungen.

Die Mitglieder von Seilbahnen Schweiz, dem Dachverband der Bergbahnen, haben die vom Bundesgericht anerkannten Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS-RABU) sowie die Richtlinien betreffend die Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten (VSP) von Seilbahnen Schweiz (SBS) zu beachten. Auch bei Nicht-Mitgliedern werden die Richtlinien bei Gerichtsfällen mangels anderer Vorgaben herangezogen.

Auszug Richtlinien Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten

Schlittelwege und Schlittelparks werden markiert, signalisiert und vor alpinen Gefahren gesichert. Sie werden hergerichtet, unterhalten und kontrolliert. Die Benützer müssen mit den beim Schlitteln typischerweise entstehenden Wellen und Buckeln rechnen.

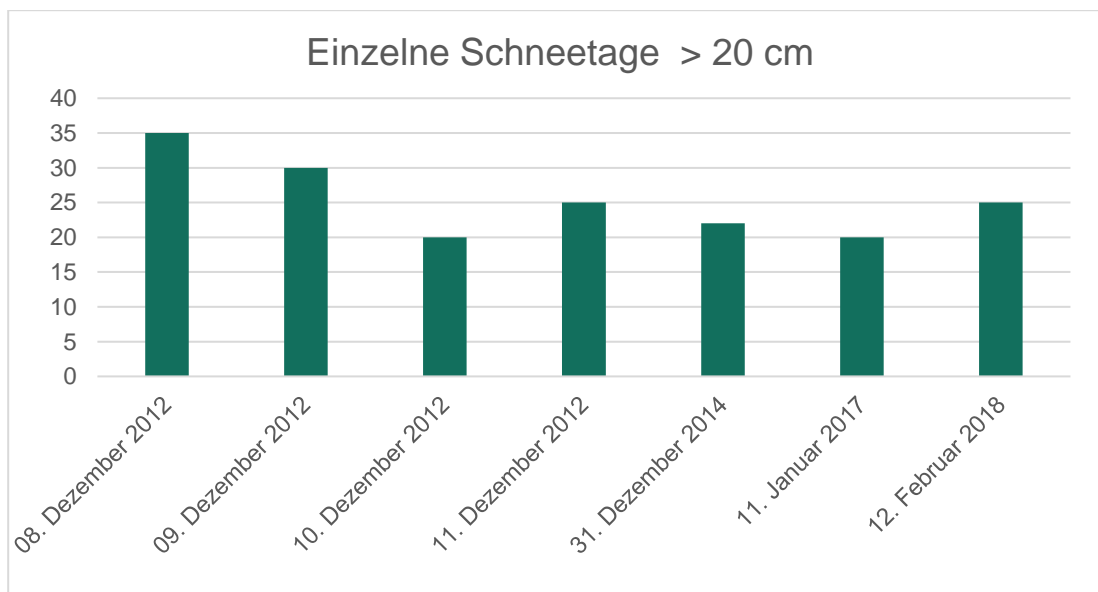
Schlittelwege und Schlittelparks sind vor atypischen Gefahren zu sichern. Atypisch sind Gefahren, welche die Benützer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht zu erkennen vermögen. Mit Fussgängern auf Schlittelwegen und in Schlittelparks muss hingegen gerechnet werden.

Pisten- und Rettungsdienst

In Absprache mit lokalen Rettungsdiensten ist ein Rettungsdispositiv (Pisten- und Rettungsdienst) zu erstellen.

Betrieb und Unterhalt

Eine harte Unterlage ist für den Betrieb einer Schlittelanlage entscheidend. Um eine gute Unterlage zu erhalten, sollte der Schnee auf der Schlittelanlage verdichtet werden, von etwa 20 cm auf 7 cm. Für die endgültige Dicke der verdichteten Schneeschicht wird ein Richtwert von mindestens 15 cm empfohlen. Eine Schneehöhe von 20 cm gab es vereinzelt im Jahr 2012, 2014, 2017 und 2018. Auch hier ist die abnehmende Tendenz ersichtlich (MeteoSchweiz Wetterstation Luzern (454 m.ü.M)).



Ist die harte Unterlage von 15 cm erreicht, sollte der Neuschnee bei einer harten Sohle (z. B. einer Strasse) eher abgetragen, bei einer weichen Sohle hingegen (z. B. eine Wiese) jedes Mal gepresst werden. Nach jedem Schneefall von mehr als 10 cm ist neu zu verdichten. Wellen und Buckel von mehr als 40 cm sind regelmässig neu einzuebnen.

Eine tägliche Präparation (abends) ist unabdingbar. Bei hoher Frequenz kann sich der Bahnzustand schnell verschlechtern. Entsprechend empfiehlt sich, die Bahn häufiger herzurichten.

Auch eine tägliche Kontrolle ist unabdingbar. Diese Kontrollen sowie die vorgenommenen Massnahmen sollten schriftlich festgehalten werden. Empfohlen sind Kontrollfahrten zu verschiedenen Zeiten, um den Zustand der Bahn zu überprüfen und sie aus der Sicht des Schlittlers zu erleben.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Leitfaden Schlittelanlagen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Richtlinien Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS-RABU)

Werkeigentümerhaftung

Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten (VSP)

Strassenverkehrsrecht

Finanzielle und personelle Rahmenbedingungen

Die Herrichtung der Schlitelpisten ist mit grossem Aufwand verbunden. Die Installation der Sicherheitsvorrichtungen im Herbst sowie die Demontage derselben im Frühjahr benötigt insgesamt 40 Manntage. Die tägliche Präparation der Pisten mittelst Pistenfahrzeug benötigt, je nach Schneeverhältnissen, ein bis zwei Stunden täglich. Dazu kommt die aufwendige Sanierung diverser Stellen des Pistenverlaufs, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Die Finanzlage der Stadt Kriens ist besorgniserregend. Alle Departemente mussten bereits in diesem Jahr Sparmassnahmen tätigen. Noch grössere Sparaufträge betrafen das Budget 2021. Unter Berücksichtigung dieser Umstände und den gegebenen Rahmenbedingungen erscheint dem Stadtrat eine finanzielle Beteiligung an baulichen Massnahmen unverhältnismässig. Auch die Beteiligung an der Finanzierung des Betriebs an sich unter weniger schwierigen Umständen ist zumindest zu hinterfragen.

Auch die personellen Ressourcen für den Betrieb der Schlitelpiste sind bei der Stadtverwaltung nicht vorhanden.

Bei den Pilatusbahnen wären die Ressourcen vorhanden für einen Betrieb unter der Voraussetzung der klimatisch geeigneten Bedingungen. Also handelt es sich hierbei für die Pilatus Bahnen nicht in erster Linie um eine Frage der Ressourcen oder des Willens, sondern der nicht gegebenen Bedingungen für einen sinnvollen Betrieb aus ökologischer und ökonomischer Sicht.

Selbstverantwortliches Schlitteln

So sehr der Stadtrat das selbstverantwortliche Schlitteln begrüssen würde, sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Die Pilatus-Bahnen AG sind als Betreiberin der Schlitelpiste Fräkmüntegg – Krienseregg für die entsprechende Signalisation des Pistenendes verantwortlich. In diesem Zusammenhang wurde auch die Langwasenstrasse durch die Hochwaldgenossenschaft schwarzgeräumt und die Sperrung der Streubachstrasse aufgehoben. Auch wenn diese Bereiche innerhalb der Sondernutzungszone Wintersport (Schutzverordnung Krienser Hochwald vom 29. Juni 2000) liegen, würde eine Weissräumung bzw. eine Sperrung die Weiterführung der Schlitelpiste suggerieren und die rechtliche Rahmenbedingungen müssten eingehalten werden. Beim Zeitpunkt des Erlasses der Sondernutzungszone Wintersport waren die Schneebedingungen sowie

die Anforderungen an eine Schlittelpiste anders. Daher soll das selbstverantwortliche Schlitteln zwischen Krienseregg - Kriens nicht auf präparierten Abschnitten und ausserhalb des Strassenbereichs erfolgen.

Schlussfolgerung

Der Aufwand für die Sicherheitsmassnahmen sowie die Präparation der Pistenanlagen wären für die wenigen Betriebstage in der heutigen klimatischen Situation unverhältnismässig. Um die Schlittelpiste mit weniger Schnee nutzen zu können wären bauliche Massnahmen nötig, die grosse Eingriffe in Wald und Landschaft verursachen würden. Eine Beschneidung ist aus ökologischen und auch ökonomischen Gründen nicht wünschenswert. Auch sind die Einrichtungen dazu nicht vorhanden und müssten erst angelegt werden (z.B. Speichersee). Rechtlich gesehen würde dies eine Interessenabwägung zwischen zwei öffentlichen Interessen bedeuten: Die des Umwelt- und Naturschutzes gegenüber der Erholungsnutzung durch die Bevölkerung.

Der Stadtrat sieht unter den gegebenen Umständen keine sinnvolle Möglichkeit zum Weiterbetrieb der Schlittelpiste Krienseregg-Kriens. Der obere Teil der Schlittelpiste (Fräkmüntegg bis Krienseregg) wird hingegen weiterhin betrieben, sofern die klimatischen Bedingungen dies auch in Zukunft zulassen.

Eine Attraktivierung des Hausbergs für die lokale Bevölkerung ist sowohl dem Stadtrat wie auch den Pilatus Bahnen ein wichtiges Anliegen. Der Dialog mit den Pilatus Bahnen, welche sehr interessiert sind, wird weiterhin konstruktiv gepflegt.

Erledigung

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Stadtrates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Kriens, 23. September 2020