

*Narais, Cassonsgrat und Tektonikarena Sardona:
Denkanstöße zu den derzeit diskutierten
Varianten*

Flims, 20. Februar 2015

- § In Flims werden seit 7 Jahren verschiedene Varianten zum Ersatz für die 1956 in Betrieb genommene PB Naraus-Cassons diskutiert.
- § Die Weisse Arena Gruppe (WAG), Betreiber aller Bergbahnen der Destination Flims – Laax - Falera hat ein neues Konzept für eine Y-Variante angekündigt und mit den Projektierungsarbeiten begonnen.
- § Der Verein pro Flims-Cassons (pFC) setzt sich für die Sanierung oder Erneuerung der Bahnen Flims – Foppa – Naraus - Cassons ein.
- § pFC verfolgt alternative Vorschläge zu obiger Y-Variante. Dabei steht die optimale Lösung für den Sommer- und Wintertourismus in Flims und die Erschliessung des UNESCO Weltnaturerbes Tektonikarena im Vordergrund.
- § Bisher liegen den Entscheidungsträgern aus der Region (u.a. Gemeindevorstand Flims) und der Öffentlichkeit nach Kenntnis des Vereinsvorstands pFC kein umfangreicher Vergleich aller Varianten vor, der anhand objektiver und wirtschaftlicher Kriterien eine qualifizierte Entscheidung zulassen würde.

I

1. Einführung

- Flims/Laax/Falera - Situation Bergbahnen Winter / Sommer
- Überblick Bisherige Linie und Y-Variante
- Projektentwicklung im Kontext der touristischen Destinationsplanung

2. Zusammenfassende Hypothesen zur aktuellen Situation

3. Variantenvergleich der bisherigen Linienführung und des Y-Projekts

- Charakteristika der Berg- und Zwischenstationen
- Eignung für Zielgruppen – Sommer / Winter
- Vorschlag für Neubau PB Cassons und Ersatz Foppa und Naraus
- Annahmen zu Investitionsaufwand und Betriebskosten

4. Fazit und abschliessende Fragen

5. Nächste Schritte

II

Diskussion und Fragen zu den Denkanstössen (Variantenvergleich)
& Festlegung nächster Schritte

III

Optional: Orientierung über den Stand des Y-Projekts

1. Einführung

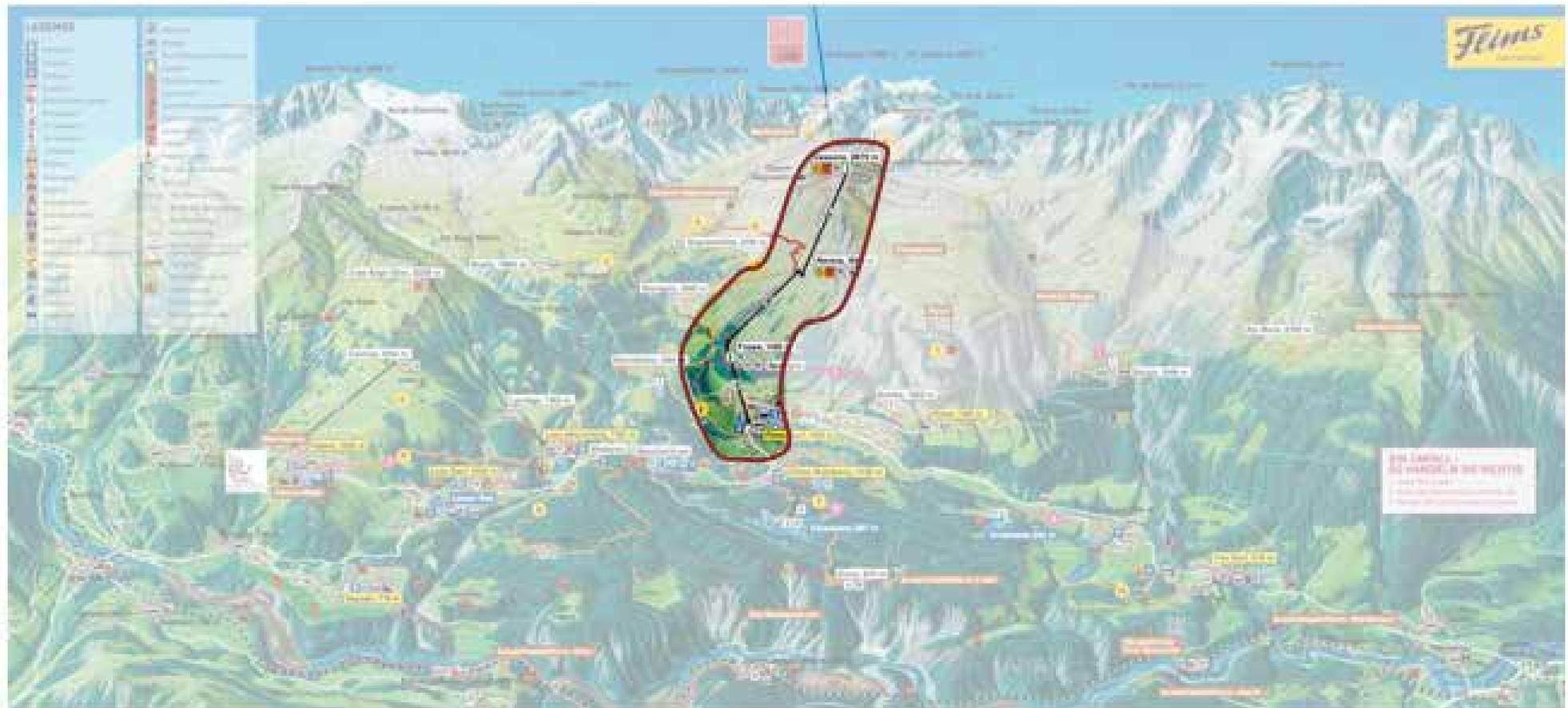
Flims/Laax/Falera - Situation Bergbahnen Winter



- § Die SB Flims-Foppa, SB Foppa-Narlaus und die PB Narlaus-Cassons stellen die östliche Begrenzung des Skigebietes Flims – Laax – Falera da
- § Erschlossen werden darüber i.W. das Flimser Familien-Skigebiet mit dem Spaligna-Lift, die Verbindungspiste zum Grauberg, als alternativer Einstieg zum Arena-Express, sowie der unpräparierte Cassonshang, der meist von geübten Skifahrern und Freeridern genutzt wird

1. Einführung

Flims/Laax/Falera - Situation Bergbahnen Sommer



- § Im Sommer rückt die Linie Flims – Foppa – Narau - Cassons stärker in den **Mittelpunkt der Feriendestination Flims**
- § Erschlossen werden i.W. die Wanderwege rund um die Stationen Foppa und Narau und auf dem Flimserstein, sowie die Ausgangspunkte des Runca-Trails für Biker und der Startplätze für Paraglider ab Cassons / Narau

1. Einführung

Überblick bestehende Linie und Y-Variante



Bestehende Linie

- 

3-SBK/B Flims - Foppa
 Bj. 1986, Garaventa, Talstation 1'095m, Bergstation 1'424m, HD 329m, Länge 1'740m, Kapazität 1'800 P/h, Konzession bis 2025
- 

4-SBK Foppa - Naraus
 Bj. 1989, von Roll, Talstation 1'427m, Bergstation 1'844m, HD 417m, Länge 1'580m, Kapazität 1'800 P/h, Konzession bis 2025
- 

26-PB Alp Naraus - Fil de Cassons
 Bj. 1956, Garaventa, Talstation 1'846m, Bergstation 2'644m, HD 798m, Länge 2'193m, Kapazität 200 P/h, Konzession bis 2015

Y-Variante

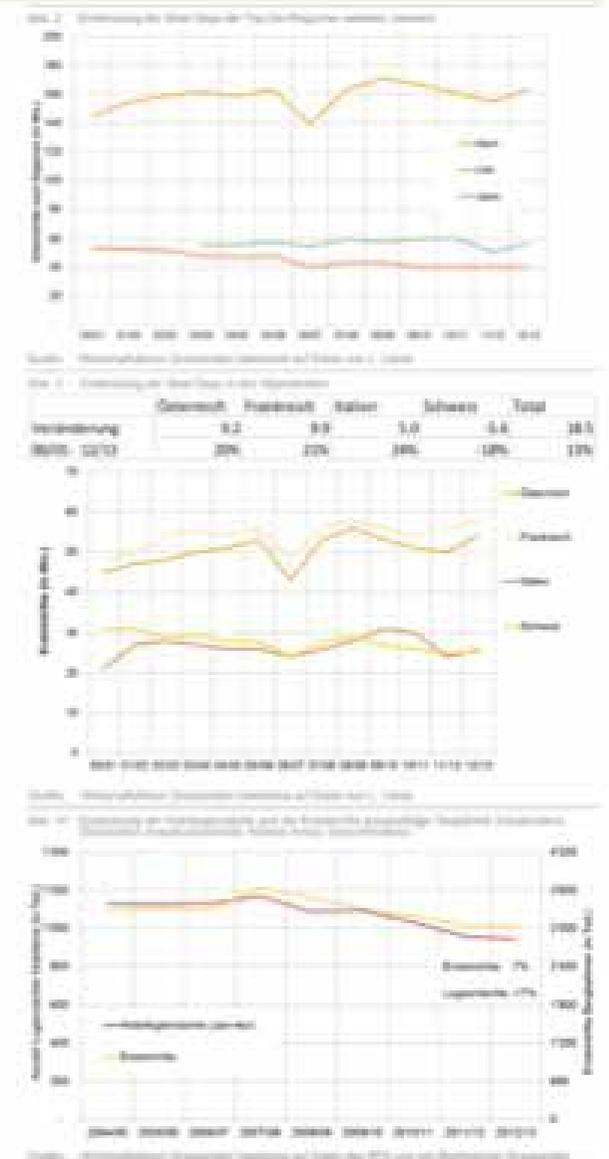
- 

10-KBK Flims - Foppa - Startgels
 Geplant für 2016, Talstation 1'095m, Bergstation 1'610m, HD 515m, Länge ca. 3'350m, Kapazität >2'000 P/h
- 

PB Startgels - Ils Cugns
 Geplant für 2018, Talstation 1'610m, Bergstation 2'480m, HD 870m, Länge ca. 2'635m, Kapazität tbd P/h

1. Einführung - Projektentwicklung im Kontext der touristischen Destinationsplanung (1/2)

- § **Anzahl der Skier-Days stagniert weltweit** bei 400 Mio. p.a., stagnierend in den USA, mit einem Rückgang in Japan, ist im Alpenraum insgesamt noch ein Wachstum festzustellen
- § **Die Schweiz verliert jedoch Marktanteile:** Während die Zahl der Skier-Days im Alpenraum in den letzten 12 Jahren insgesamt um 13% zunahm, nahm sie in der Schweiz um 18% ab¹⁾
- § Der Tourismus ist von einem nationalen und internationalen **Verdrängungswettbewerb** geprägt
- § Dazu leiden die Schweizer Skigebiete unter den **Investitionen anderer Länder** in modernste Anlagen und Beschneidung sowie unter dem **Einbruch des CHF/EUR-Wechselkurses**
- § In den Graubündner Gebieten Arosa/Lenzerheide, Davos/Klosters und Weisse Arena lag der **Rückgang bei den Ersteintritten** in den letzten 8 Jahren bei -7%, bei den Logiernächten gar bei -17%

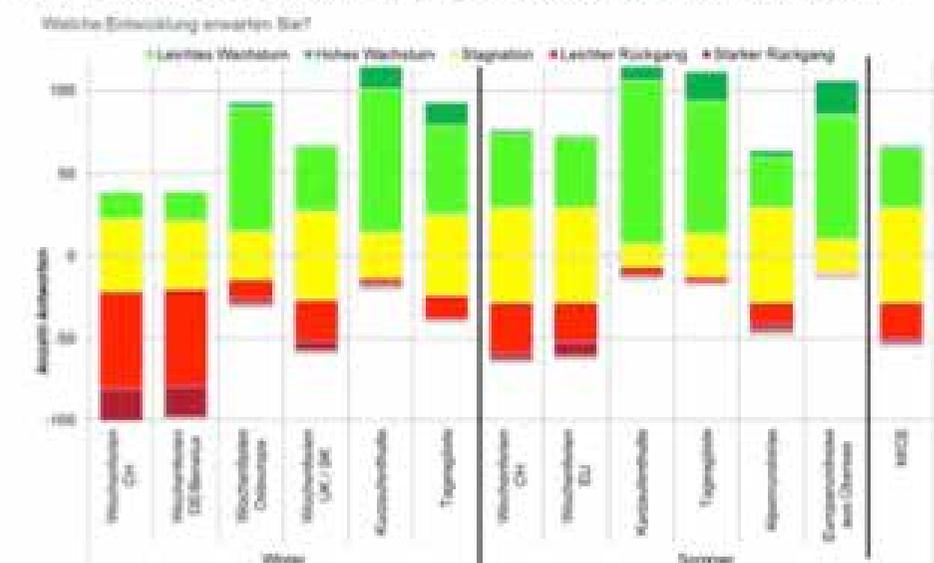


Quelle: Aussichten für das alpine Schneesportgeschäft in Graubünden, Wirtschaftsforum Graubünden, Nov. 2014

1. Einführung - Projektentwicklung im Kontext der touristischen Destinationsplanung (2/2)

- § Aus dem **Klimawandel** wird ein Rückgang der Schneesicherheit erwartet, der nur durch verstärkte Beschneigung abgefangen werden kann
- § Unstrittig besteht ohne **gezielte Massnahmen**¹⁾ ein hohes Risiko für einen weiteren Rückgang der Skier Days
- § Gegenüber dem Winter werden für Wochenferien im Sommer zumindest noch ein leichtes Wachstum erwartet, ein **Wachstum wird insgesamt und besonders im Sommer aus Kurz-aufenthalten und Tagesgästen** erwartet
- § Der Sight-Seeing-Tourismus und der Aufenthaltstourismus müssen entsprechend **balanciert** zur nachhaltigen Entwicklung der Region beitragen
- § Angebote der Destinationen sollten aktuellen Trends, z.B. zur **Entschleunigung**, Rechnung tragen

Abb. 1 Übersicht über die erwarteten Entwicklungen in den Geschäftsfeldern des Bündner Tourismus

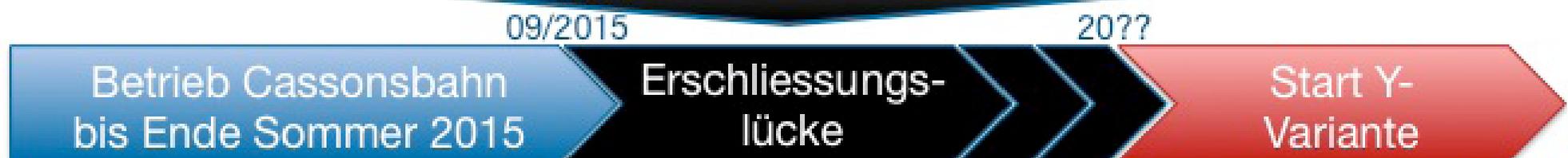


Quelle: Wirtschaftsförderung Graubünden basierend auf den Resultaten der Online-Umfrage

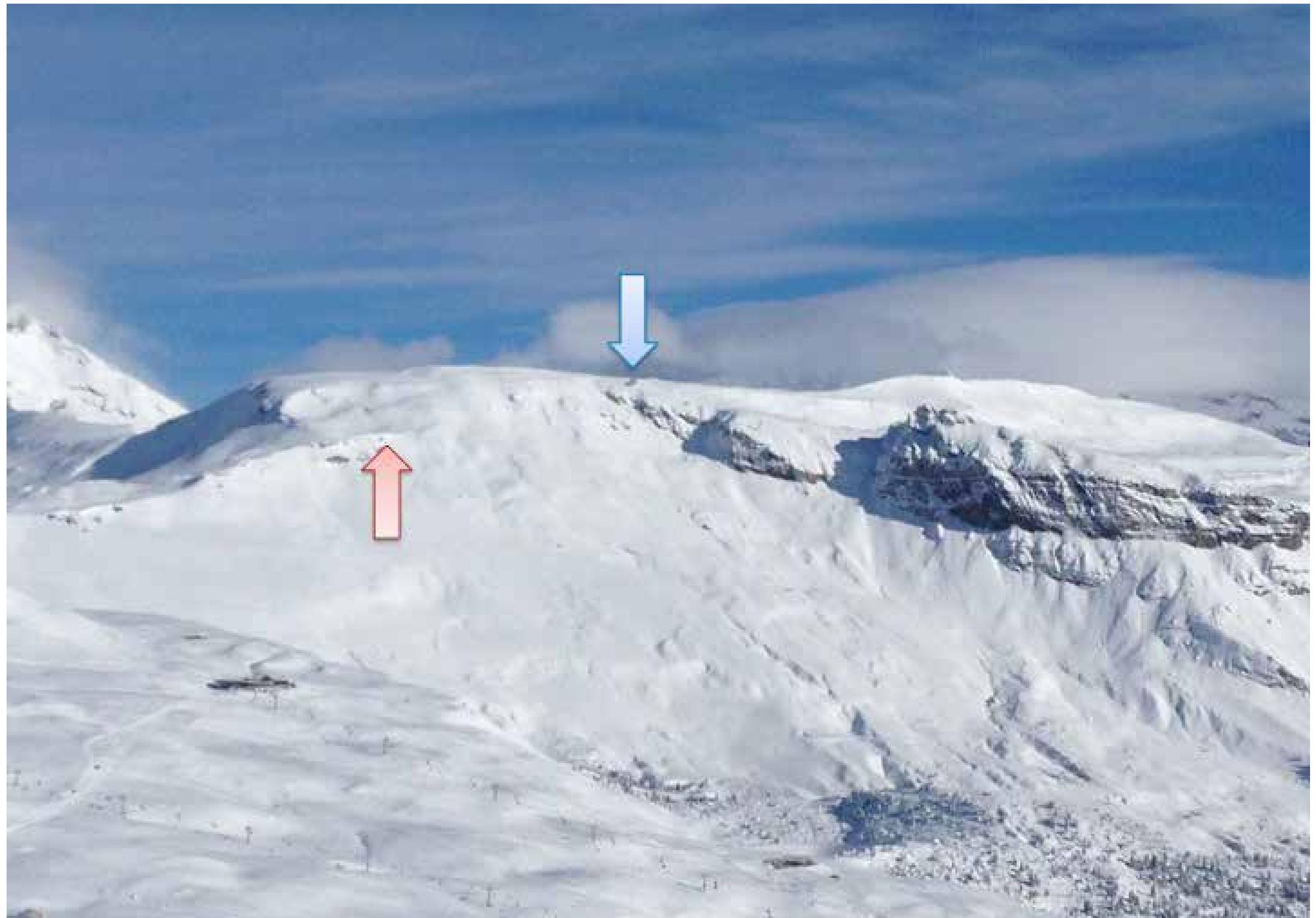
¹⁾ Gezielte Massnahmen könnten sein: Ausstiegsrate der Skifahrer in Stammmärkten verzögern, z.B. durch **Langsamisten**, die dem höheren Sicherheitsbedürfnis älterer Skifahrer entsprechen, Pricing, Erschliessung neuer Märkte z.B. Mittel- und Osteuropa sowie Asien

2. Zusammenfassende Hypothesen zur aktuellen Situation

1. Die Notwendigkeit einer Diversifizierungsstrategie mit einem stärkeren Fokus auf den Sommer nimmt zu
Trends wie „Entschleunigung“ und „Verschlechterung“ lassen naturnahe Bauten und Bahnen, die das Naturerlebnis in den Vordergrund rücken, gerade im Sommer besonders attraktiv erscheinen
2. Die Infrastruktur in der Destination ist nicht vollständig ausgelastet
Weitere massive Kapazitätserweiterungen werden noch schwieriger auszulasten und damit rentabel zu betreiben sein
3. Eine auf einen breiten Investorenkreis abgestützte Finanzierung wird schwieriger zu realisieren sein
Zumal die Frankenstärke und der getrübe Ausblick für den Tourismus sowie der zu erwartende Preisdruck jeden Business Case schwächen und schwieriger realisierbar machen



-  Droht eine Erschliessungslücke immer wahrscheinlicher und grösser zu werden?
Dies eben unter der Annahme, dass kurzfristig die wirtschaftlichen Unsicherheiten zunehmen und damit eine Finanzierung für eine starke Kapazitätserweiterung erst bei mittelfristig gutem Geschäftsverlauf verantwortet werden könnte.



3. Variantenvergleich – Charakteristika der Berg- und Zwischenstationen (1/2)

		Heutige Linienführung	Annahmen zur Y-Variante
Berg- station	Situation	2'634 m ü.M., direkt unterhalb des Fil de Cassons (2'678m), am westlichen Rand des Crap da Flem (Flimserstein)	ca. 2'500m ü. M., Ils Cugns (Crap la Tgina) rund 1km in westlicher Richtung von heutiger Bergstation
	Terrain	Hochebene	Flacher Geländeabsatz oberhalb eines Felsbandes
	Erreichbarkeit Grat	Fil de Cassons im Sommer auch mit leichtem Schuhwerk auch von Familien / Senioren gut erreichbar; im Winter in „Schneetritten“ ebenfalls	Rund 180 Hm bis zum Grat sollen im Sommer durch Panoramaweg erschlossen werden; Erreichbarkeit im Winter für Wanderer sehr eingeschränkt
	Aussicht	Gegen Süden: freies, umfassendes Panorama mit Ortler, Engadiner Berge, Dom und Finsteraarhorn; gegen Norden: hinter dem Gratabbruch Ringelspitz, Piz Dolf, Piz Segnas und die Tschingelhörner mit der markanten Linie der Glarner Hauptüberschiebung (UNESCO Weltnaturerbe)	Ausblick eingeschränkt, offen gegen Süden; Martinsloch sichtbar, Tschingelhörner zum Teil, Glarner Hauptüberschiebung nur eingeschränkt
	Erschliessung Tektonikarena	 Sehr gute Erreichbarkeit mit direktem Blick auf Glarner Hauptüberschiebung (Weltnaturerbe)	 Erreichbarkeit; dabei steht Blick auf Martinsloch im Vordergrund

3. Variantenvergleich – Charakteristika der Berg- und Zwischenstationen (2/2)

		Heutige Linienführung	Annahmen zur Y-Variante
Zwischenstation II	Situation	1'844m ü.M.; Bergstation der Sesselbahn Foppa-Naraus, im Bereich der Alp Cassons	ca. 1'610m; bei der Talstation der Graubergbahn in Startgels
	Terrain	Hanglage am Fuss der Felswand des Flimsersteins	Geländesenke
	Aussicht	 Gute Aussicht auf die eindrücklichen Wände des Flimsersteins und nach Süden in die Bündner Berge	 Aussicht eingeschränkt
Zwischenstation Foppa	Situation	1'424m ü.M.; Zwischenstation der SB Flims – Foppa - Naraus	1'424m ü.M.; Zwischenstation der KBK Flims – Foppa - Startgels
	Terrain	Einfaches Gelände, Wiesenhang am Waldrand; Windgeschützt und weitgehend nebelfrei	unverändert
	Aussicht	 Gute Weit- und Rundumsicht	 unverändert

3. Variantenvergleich – Eignung der Alternativen für unterschiedliche Zielgruppen - Winter

	Heutige Linienführung	Annahmen zur Y-Variante
Skifahrer	 Variantenabfahrten nur für geübte Skifahrer geeignet; „entschleunigte“ Pisten Naraus-Startgels und Naraus-Foppa-Flims bei Familien und Skilehrern sowie Einsteigern geschätzt	 Mit wieder vorgesehener Präparation gleichermassen nur für geübte Skifahrer geeignet; kapazitätsstarker, paralleler Einstieg ins kompaktere Skigebiet, jedoch Entfall Familien-/Skischulareal
Skitouren-gänger	 Direkter Ausgangspunkt für Skitouren zum Piz Segnas, Piz Dolf, Piz Sardona und Variantenabfahrten über Raschaglius nach Bargis	 Ebenfalls Ausgangspunkt für Skitouren, erstes Anfeilen für Anstieg 180hm zum Grat; Umgehung Grat möglich; ohne Naraus ist das „Tourengebiet“ F-F-N weniger attraktiv
Freerider	 Direkter Einstieg in einen der grössten (Anfänger-) Freeridehänge der Schweiz mit minimalem Aufstieg ist bei Freeridern (Ski und Board) beliebt	 Nutzung des gesamten Hanges und der Couloirs auf östlicher Seite setzt künftig Aufstieg auf Grat voraus; „Ursprünglichkeit“ mit besserer Erschliessung reduziert
Winter-wanderer	 Cassonsgrat auch von ausgerüsteten Winterwanderern erreichbar; Naraus mit Sonnenterasse als Ausgangspunkt nach Startgels und Ziel von Foppa aus beliebt	 Aufstieg zum Grat für Winterwanderer ohne Präparierung nur eingeschränkt machbar; Winterwanderwege um Startgels schattiger und weniger variabel
Gleitschirm-flieger	 Startplätze von Cassons, sowie Start- und Landeplatz Naraus auch im Winter gut erreichbar	 Startmöglichkeit ab neuer Bergstation zu prüfen; Aufstieg zum bisherigen Startplatz im Winter kaum machbar

3. Variantenvergleich – Eignung der Alternativen für unterschiedliche Zielgruppen - Sommer

	Heutige Linienführung	Annahmen zur Y-Variante
Wanderer	 Komfortabler Ausgangs- oder Endpunkt für zahlreiche Wanderungen (nach Segnes, Bargis, Raschaglus) oder Bergtouren (Piz Segnas, Piz Sardona); Naraus als ergänzender Ausgangs- und Endpunkt erhöht Wetterunabhängigkeit	 Bestehende Wanderungen werden durch notwendigen ersten Aufstieg oder Abstieg zur neuen Bergstation verlängert; Wegfall Naraus
Familien / Senioren	 Erreichbarkeit des Grates (Panoramatafeln, Lehrpfad, Einblick Glarner Hauptüberschiebung) sehr gut	 Erreichbarkeit des Grates setzt Bewältigung des neu auszubauenden Panoramawegs voraus; Wegfall Naraus
Tages-touristen	 Fahrt als Naturerlebnis mit „Steinbock-Garantie“ ohne körperliche Mühen erleichtert Vermarktung Tektonikarena	 Inszenierung Martinsloch geht zu Lasten Naturerlebnis
Biker	 Naraus – Punt Desch ist als Panorama-Teilstück des TREK Runcatrail besonders gut für Anfänger geeignet	 Verkürzung des Runcatrails müsste durch Biketrail ab Ils Cugns kompensiert werden
Gleitschirm-flieger	 Gute Erreichbarkeit des hochalpinen Startplatzes in der Delta- und Gleitschirm-Community geschätzt; Schulungsbetrieb ab Naraus möglich	 Startmöglichkeit ab neuer Bergstation zu prüfen; Wegfall Startplatz Naraus macht keinen sinnvollen Schulungsbetrieb mehr möglich; Kein Start für Deltaflieger
Klettersteig-geher	 „Gipfelziel“ Cassons mit Aufstieg über die Alp Flimserstein als Abschluss des Pinut	 Notwendiger Abstieg zur neuen Bergstation verlängert diese Variante für Klettersteiggeher

3. Variantenvergleich – Zwischenfazit aus dem Vergleich der Linienführung

Bestehende Bahnen



Geplante Bahnen



? Wird der Vorteil eines kompakten Skigebiets nicht mit zu vielen Nachteilen für Flims und die Säulen des Sommer- und Wintertourismus erreicht?

Bildquelle:
Foto Geiger,
Flims

3. Variantenvergleich – Vorschlag für Neubau PB Cassons und Ersatz Foppa und Naraus

Technische Daten

8 KBK
Flims-
Foppa



8 KBK
Foppa-
Naraus



PB
Naraus-
Cassons



- **8er Kuppelbare Kabinenbahn** (Umlaufbahn)
- Flims Talstation 1'095m (wie bisher)
- Foppa Zwischenstation 1'424m, HD 329m, Länge 1'742m (wie bisher)
- Naraus Bergstation 1'844m, HD 417m, Länge 1'580m
- Kapazität ca. 2'000 P/h (tbd)
- **Teilabschnitte Flims - Foppa und Foppa - Naraus separat zu betreiben** (zur Verringerung Wetterunabhängigkeit durch Teilbetrieb)
- Linienführung und Lage der Stationen unverändert
- **Umbau Station Foppa sieht Ergänzung für Linie Foppa - Startgels vor (falls notwendig)**

- Pendelbahn, zwei Kabinen (40 bis 80 Personen)
- Auslegung als **attraktive Bahn** denkbar
- **Lage Naraus Talstation (1'846m), Bergstation (2'644m) sowie geringfügige Verschiebung der Linienführung zu prüfen**
- Kapazität > 400 P/h (mindestens Verdopplung)

3. Variantenvergleich – Annahmen zum Investitionsaufwand (i. W. Baukosten)

Annahmen zur Y-Variante	Neubau auf heutiger Linienführung
<p>Bisher bekannte Gesamtkosten für Bahnen und Bauten werden mit CHF 35-40m beziffert</p>	<p>Baukosten Bahnen</p> <p>Gesamtkosten Bahnen bei grober Abschätzung geringer da</p> <ul style="list-style-type: none">• Kosten Strecke Flims - Foppa vergleichbar• Kosten für Strecke Foppa - Narau niedriger, da Strecke Foppa - Startgels ca. 5% länger durch schwierigeres Gelände zu führen ist• Kosten für Strecke Narau - Cassons niedriger, da Strecke Startgels-Ils Cugns ca. 22% länger als die Strecke Narau - Cassons sein wird• Dimensionierung PB Narau - Cassons kleiner vorgeschlagen wird
	<p>Baukosten Stationen</p> <p>Gesamtkosten für Stationen bei grober Abschätzung ebenfalls geringer da</p> <ul style="list-style-type: none">• Kosten für die Stationen Flims, Foppa und Narau denen der Stationen der Y-Variante (Flims, Foppa und Startgels) vergleichbar sein dürften• Kosten der neuen Station Cassons inkl. Infozentrum Tektonikarena bei Nutzung vorhandener Gebäudeteile ca. 20% günstiger ausführbar sein müsste

3. Variantenvergleich – Annahmen zu Betriebs- und Rückbaukosten

Annahmen zur Y-Variante	Neubau auf heutiger Linienführung
<p>Angaben zu den Betriebskosten liegen nicht vor</p>	<p>Betriebskosten</p> <p>Betriebskosten sollten niedriger sein da</p> <ul style="list-style-type: none"> • die allgemeinen Betriebskosten aufgrund niedrigerer Abschreibungen aufgrund geringer Gesamtkosten niedriger sein sollten • die niedrigeren Abschreibungen etwaigen Mehraufwand Personal (Wegfall zentrale Steuerung Grauberg und Ils Cugns) kompensieren sollten • ein Teilbetrieb einzelner Streckenteile vorgesehen ist
<p>Die nicht mehr genutzten Anlagen (3 Bahnen und 2 Stationen) müssen rückgebaut werden</p>	<p>Rückbaukosten</p> <p>Die Rückbaukosten sollten geringer sein da</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebäudeteile von den Stationen Naraus und Cassons wieder verwendet werden können und damit nicht vollständig zurückgebaut werden müssen
<p>Buchwerte der Anlagen Flims - Foppa und Foppa - Naraus mit 10 Jahren Restnutzungsdauer nicht bekannt</p>	<p>Sonderabschreibung</p> <p>Keine Sonderabschreibung notwendig</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei einer Etappierung (d.h. zunächst Weiterbetrieb der Anlagen Flims – Foppa - Naraus) wird der laufende Geschäftserfolg der WAG nicht durch eine Sonderabschreibung der ggf. noch vorhandenen Buchwerte dieser Anlagen belastet

3. Variantenvergleich – Frequenzen, Interessengruppen

Annahmen zur Y-Variante	Neubau auf heutiger Linienführung
Derzeitige Annahmen zu Frequenzen nicht bekannt	<p>Frequenzen </p> <p>Frequenzen > 160'000 Gäste / Jahr möglich bei</p> <ul style="list-style-type: none">• Beibehalt des Kinderskigebiets rund um Spaligna mit ergänzender Beschneigung• Umsetzung des Besucherzentrums UNESCO WeltNaturerbe Tektonikarena in Bergstation Cassons• Inszenierung Panoramabewirtung in neuer „Cassonslounge“ inkl. Abendveranstaltungen• Vermarktung Fahrt entlang Flimserstein als besonderes Naturerlebnis• Nutzung Freeride-Trend ergänzend zu Freestylern
Bisher wird der Verlauf der vorläufigen Sondierung zur Zustimmung relevanter Interessengruppen (WWF, Natur- und Landschaftschutz usw.) als positiv verlaufend berichtet	<p>Zustimmung von Interessengruppen und Bewilligungen </p> <p>Vor die Wahl gestellt, sollte die Zustimmung zum Neubau auf heutiger Linienführung leichter erfolgen da</p> <ul style="list-style-type: none">• keine neue Bahn in bisher nicht berührte Lebensbereiche der Wildtiere gelegt wird• insbesondere das Gebiet der Flem unberührt bliebe• die heutige Linienführung den Cassonshang im Schutze des Flimsersteins weniger auffällig überspannt• ebenfalls keine Forderung einer Bergstation auf den Grat besteht

3. Variantenvergleich – Etappierung, Finanzierung und Rechtsform

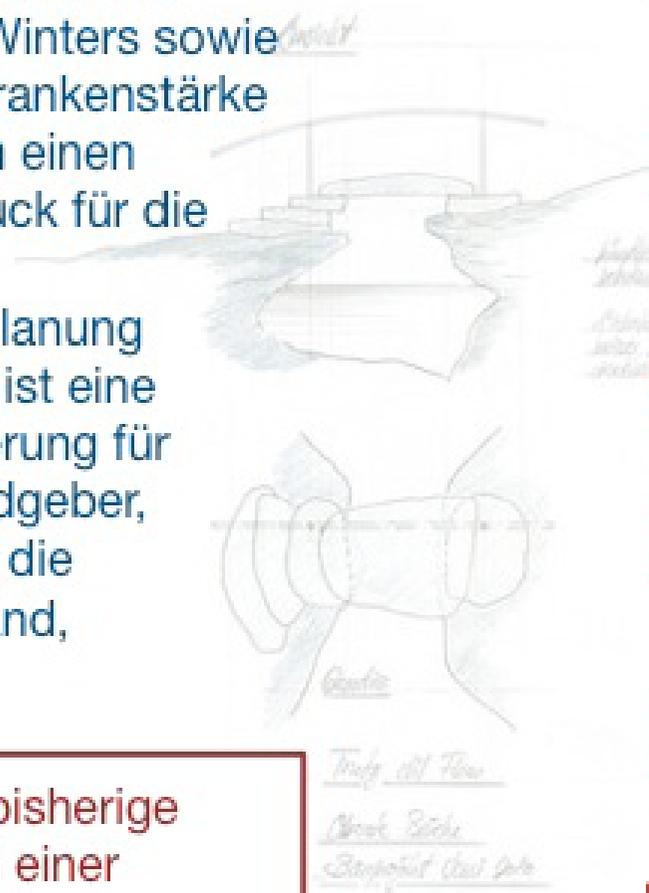
Annahmen zur Y-Variante	Neubau auf heutiger Linienführung
Die Realisierung der beiden Teilbahnen erfolgt nach heutiger Planung in den Jahren 2016-2018 (tbc)	<p>Etappierung der Investition</p> <p>Der Investitionsaufwand und etwaige Risiken kann durch Etappierung über 10 Jahre verteilt werden da</p> <ul style="list-style-type: none"> • zunächst die neue PB Naraus-Cassons gebaut werden kann • erst nach Ablauf der Konzessionen die Bahnen Flims-Foppa-Naraus ersetzt werden müssen
Finanzierung setzt Beteiligung öffentlicher Gelder voraus; Zustimmung der Spender von pFC die Gelder für Y-Variante einzusetzen eher unwahrscheinlich	<p>Risiken der Finanzierung</p> <p>Risiken der Finanzierung geringer da</p> <ul style="list-style-type: none"> • niedriger Gesamtaufwand und risikomindernde Etappierung im derzeitigen wirtschaftliche Umfeld gut goutiert werden dürften • externe Investoren unverändert ein Innovationsprojekt mitfinanzieren können • die Verwendung der Spendengelder die Zustimmung der Spender finden dürfte
Zur Beteiligungsfinanzierung sowie Abgrenzung von der WAG ist AG vorgesehen	<p>Rechtsform</p> <p>Gleiche Rechtsform wählbar und Beteiligungsquote der Gemeinde bei gleichem Budget höher bzw. notwendige finanzielle Beteiligung geringer</p>

? Ist ein kostengünstigerer und Neubau auf heutiger Linienführung in Etappen nicht eine prüfungswerte Option?

4. Fazit und abschliessende Fragen

§ Der Wetterverlauf des diesjährigen Winters sowie die aktuelle Frankenstärke erzeugen zum einen Handlungsdruck für die touristische Destinationsplanung

§ Zum anderen ist eine Risikominimierung für beteiligte Geldgeber, insbesondere die öffentliche Hand, gefordert



§ Erschliessung der Tektonikarena Sardona mit gestaffeltem und geringerem Investitionsaufwand

§ Projektphase I ab 2016 : Neubau der Cassonsbahn vergleichbar mit der heutigen Linienführung und deutlicher Kapazitätserweiterung

§ Projektphase II ab 2025: Ersatz der Bahnen Foppa und Naraus erst nach Konzessionsablauf

§ Konzept ohne Nachteile für die bestehenden touristischen Zielgruppen und mit Potenzial für Tagestourismus

§ Umsetzung Verbindung Foppa – Startgels erst nach Neubau PB Grauberg sinnvoll

? Bedürfen bisherige Planungen einer Revision?

? Ist das etappierte Neubauprojekt der Cassonsbahn nicht genau die notwendige und risikominimierende Innovation für Flims und die Region?

Bildquelle: Trutz diil Flem, Skizze zur Obersten Brücke von Jürg Conzett

5. Nächste Schritte

- | | | |
|---|--------------|---------|
| 1. Anpassung Variantenvergleich bei vorliegen neuer Informationen zur Y-Variante | pFC | laufend |
| 2. Information Mitglieder und Öffentlichkeit
März | pFC | Anfang |
| 3. Regelung der künftigen Zusammenarbeit von GV, WAG und pFC und Festlegung Termine | pFC, GV, WAG | |