



Das

KRANZBERG
*Familien***SKI***Paradies*

und wie es
entstanden ist.

50 Jahre Skiparadies Kranzberg

Ein Rückblick von Peppi Wurmer

Impressum

50 Jahre Skiparadies Kranzberg
1969 – 2019

Text: Peppi Wurmer

Bilder: Archiv

Druck: Druckerei Pfuhler, Mittenwald

Wie alles begann

Vom Skirennläufer ...

Von 1960 bis 1968 war ich Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft und fuhr nationale sowie internationale Skirennen. 1967 wurde ich zweifacher Deutscher Meister in Slalom und Kombination, was mir für meine spätere berufliche Laufbahn doch etliche Türen geöffnet hat.

... über den Skilehrer

Im Herbst 1968 absolvierte ich die Staatliche Skilehrerprüfung und war im Winter 68/69 in Mittenwald als Skilehrer tätig. Bei den örtlichen Skischulen war es Tradition, mit dem Kranzbergsessellift die St. Anton-Mulde zu erreichen, wo jeglicher Skiunterricht stattfand.

Aufgrund der zahlreichen Skikurse wurde das Gelände bald zu eng und jeder Skilehrer beharrte auf seinem Standplatz. Ich, als Neuling, musste nehmen, was übrig blieb – und das war nicht viel! Dies gefiel mir gar nicht und so suchte ich nach neuen Möglichkeiten. Ich fuhr mit meinen Schülern in Richtung Luttenseekaserne, dorthin, wo später mein erster Lift entstand.



Peppi und Linde Wurmer

Eines Tages kam mir im Jahr 1969 die Idee, in Mittenwald, wie bereits in anderen Skigebieten üblich, selbst einen Schlepplift zu bauen. Eine Idee, bei der mich meine Frau Linde von Anfang an unterstützte. Doch wie vorgehen?



Pack ma's o – 1969

... mit etlichen Hindernissen

Die erste Hürde war die Gemeinde Mittenwald. Vom Gemeinderat bekam ich grünes Licht, da Bürgermeister Brandner Vorsitzender des Skiclubs und selbst begeisterter Skiläufer war. Als Problem kristallisierte sich auch heraus, dass meine benötigte Pachtfläche mehrere verschiedene Grundeigentümer hatte, die nicht alle so leicht unter einen Hut zu bringen waren.

Die größten Bedenken hatte ich jedoch, von Seiten des Naturschutzes die Genehmigung zu erhalten, das bewaldete und sehr buckelige Gelände roden und planieren zu dürfen. Aber auch in diesem Fall hatte ich wieder Glück, da der damalige Naturschutzbeauftragte selbst ein

leidenschaftlicher Skifahrer und Skilehrer war.

Kaum dachte ich, alle Hürden genommen zu haben, als sich herausstellte, dass die Zufahrt zu meinem Skigebiet eine bundeswehreigene Straße war. Den Bau des Lifts konnte die Bundeswehrverwaltung zwar nicht verhindern, aber es wurde von mir verlangt, vor der Einmündung Gröblweg/Bundeswehrstraße einen Parkplatz anzulegen, für den ich den Grund vom Forstamt pachten musste. Außerdem sollte ich einen separaten Fußweg parallel zur Straße errichten, über den die Skifahrer 400 Meter zu Fuß zum Skigebiet gelangen sollten. Durch einen sehr frühen Wintereinbruch durfte ich dieses Projekt um ein Jahr vertagen.

... zum Skiliftbetreiber

Trotz dieser kaum zumutbaren Auflage ging ich das Risiko ein und baute den Lift. Keiner meiner Kunden nahm es auf sich, 400 Meter zu Fuß zum Skilift gehen zu müssen. Jeder ignorierte die Zufahrtsregelung und parkte entlang der Bundeswehrstraße. Letztendlich siegte die Beharrlichkeit meiner Liftkunden und ich erhielt die Genehmigung, einen Parkplatz direkt am Skigebiet anzulegen und die Zufahrtsstraße zu nutzen – allerdings erst 1970!

Die Verträge mit allen Grundstückseigentümern wurden auf 30 Jahre abgeschlossen und dem Liftbau stand nun nichts mehr im Wege, bis auf die ...



Einweihung mit Pfarrer

Finanzierung

Ohne Sicherheit kein Geld! Ich hatte erneut Glück, denn Herr Huber, der damalige Direktor der Hypobank, war Vorsitzender des Skigaus Werdenfels. Er gewährte mir ein Darlehen über 30.000 DM lediglich mit der Unterschrift meines Vaters. Doch überstiegen die Kosten bei weitem mein Budget!

An die Arbeit!

Um zu sparen, fing ich alleine an, mit Pickel und Schaufel die zehn Fundamente auszuheben.

Zu meinem Entsetzen musste ich beim Graben feststellen, dass nach 30 Zentimetern der Boden härter und härter wurde und der blanke Fels erschien.

Auch ein Versuch mit dem Bagger schlug fehl. Es musste gesprengt werden!

Nebenbei zimmerte ich die Schalungen für die Betonfundamente und fing an, die Bewaldung des Hanges per Handsäge zu roden. Zudem musste auch der buckelige Lifthang noch geplant werden.

Die Kosten stiegen und stiegen! Gott sei Dank konnte ich die Bezahlung einzelner Firmen auf Januar verschieben.



Der 1. Skitag

Pistenraupe, Lifthütte – und endlich Skibetrieb

Ende November 1969 fing es unaufhörlich zu schneien an. Aber die Liftmasten waren ja schon gesetzt und einbetoniert. Wegen des vielen Schnees machte ich mir mehr und mehr Gedanken, wie ich jemals eine befahrbare Piste zustande bringen würde. Kurzentschlossen fuhr ich nach Gröden, wo, wie ich wusste, die ersten Pistenraupen Europas gebaut wurden. Gegen Ratenzahlung erstand ich eine gebrauchte, zwei Jahre alte Maschine.

Dank meines Onkels Hans Wurmer, einem Bauingenieur, gelang es uns gerade noch vor Weihnachten, eine Lifthütte aufzustellen. Pünktlich am 23. Dezember 1969 wurden die Liftbügel

montiert und meine erste Wintersaison konnte beginnen.

Für all meine Mühe in jeder Hinsicht wurde ich von Frau Holle belohnt, die mir einen Traumwinter bescherte und mich auch in finanzieller Hinsicht wieder ruhiger schlafen ließ.

So ein Mist!

Der Frühling kam – es taute. Ich traute meinen Augen nicht. Der nicht fachgemäß geplante Skihang war ein einziges Geröllfeld. Wie nun wieder die ursprüngliche Wiese herbeizaubern?

Eine professionelle Rekultivierung durch Aufbringung von Humus war finanziell nicht tragbar. Von meiner Zeit als Soldat in der Jägerkaserne wusste ich von den Umengen anfallenden Mists der Mulis,



Die 1. Pistenraupe

die damals bei den Gebirgsjägern im Einsatz waren. Doch wie sollte der Mist von der Kaserne zur Skipiste gelangen? Ich erwarb einen gebrauchten Unimog und ließ mir einen Anhänger. Es kostete meinen Mitarbeiter und mich die gesamten Sommermonate, den Dünger auf den Skihang zu transportieren und dort auszubreiten, um das Gelände wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Parkplatz im Sumpfloch

Schließlich bekam ich im Herbst 1970 vom Bund dann doch noch die Genehmigung, am Skigelände einen Parkplatz anzulegen. Aber wo? Das Grundstück des heutigen Parkgeländes war damals ein einziges Sumpfloch und stand als Biotop unter Naturschutz. Ich weiß bis heute nicht wem ich es zu verdanken

hatte, die Zustimmung dennoch erhalten zu haben. Die riesige Sumpfmulde musste jedoch aufgefüllt werden, um von der Straße aus eben befahrbar zu sein. Damals wurde gerade die Straße nach Leutasch ausgebaut und der Bürgermeister entschied, mir das Material zur Auffüllung zukommen zu lassen. Nun hatte ich zumindest schon einmal Platz für 30 Fahrzeuge. Bis 1991 wurde die Parkfläche Stück für Stück vergrößert.

Erster Liftverbund

Von 1972 an betrieb ich zusätzlich den Hirzenecklift in Klais, der jedes Winterwochenende durch Skirennen ausgebucht war. Nebenbei erhielt ich von den Klaisern einen selbstgebauten, stillgelegten Lift, eine Art „Paternoster“, den ich am Luttensee installierte. Der TÜV



Schon etwas moderner – 1973

Die Schaufel war immer dabei!

drückte bei der Abnahme sämtliche Augen zu!

Nun war ich weit und breit der erste und einzige Liftbetreiber, der einen Verbund mit zwei Skigebieten und einer gemeinsamen Skikarte anzubieten hatte.

Aber die Herausforderungen nahmen kein Ende. Bessere Skiläufer wollten einfach mehr geboten kriegen. Ich musste also mit meinen Liften höher hinauf, um die Abfahrt zu verlängern.

Mit Schlitzohrigkeit ...

Die ideale Möglichkeit war ein zusätzlicher Lift vom Luttensee zur Korbinianhütte. Ich versuchte dies zu verwirklichen und fing erneut an zu planen. Wie immer war mir der Bund im Weg, da

mein benötigtes Pisten- und Liftgrundstück Übungsgelände der Bundeswehr war.

Die Verantwortlichen waren der Meinung, den Liftbau verhindern zu können, indem sie das Grundstück für die Skiabfahrt nicht freigaben. Kurzenschlossen verlegte ich die Piste um das Bundeswehrgrundstück herum, so dass das Landratsamt keinen Grund sah, mir den Liftbau zu verbieten. Ich konnte also durchstarten! Die Herren der Bundeswehrverwaltung waren sichtlich geschockt und nannten mich „Schlitzohr“.

... und Blessuren zum nächsten Ziel

In den Sommermonaten ging mir Thomas Bauer, ein tüchtiger Schüler und mein Schwager Walter Riedl zur Hand. Reibungslos verliefen unsere Arbeiten jedoch nicht. Beim Betonieren der Fundamente stürzte ich rücklings in den Schacht und schlitzte mir mein Hinterteil bis auf den Knochen auf, ich „riss“ mir also sozusagen „den Arsch auf“. Einige Zentimeter weiter, und es hätte das Rückgrat erwischt! Auch beim Bau der Straßenüberbrückung brach die Schalung und ich stürzte vier Meter in die Tiefe, wobei meine Schulter erheblich verletzt wurde.

Die Ausholung der Skipisten musste noch im Herbst 1972 geschehen. Die Planierungsarbeiten der nördlichen und östlichen Pistenseiten übernahmen diesmal jedoch Fachkräfte, so dass nur noch die Entsteinung und Begrünung an mir hängen blieb. Auch umfangreiche Sprengarbeiten waren unumgänglich. Für die Pistenpräparierung benötigte ich nun unbedingt eine größere und modernere Raupe, für die ich auch noch eine Garage bauen musste.

Am 23. Februar 1973 - unser erster Sohn Christian war damals fünf Jahre alt - kam Klein-Quietschi zur Welt. Das war ein sehr aufregender Tag! Außer der Geburt unseres zweiten Sohnes ging einfach

alles schief. Am Luttensee riss das Liftseil ein, am Hirzeneck gab das Getriebe den Geist auf. Wir mussten nächtelang durcharbeiten, da der Skibetrieb noch auf Hochtouren lief.

Langbügel und Flutlicht

1975 wurde der Luttenseelift über die Wildenseestraße um 60 Meter verlängert. Durch die Langbügel entstand eine Erleichterung, da man die Bügel weder anreichen noch abnehmen musste. Zwei Mann Personal wurden somit eingespart. Die Skipiste wurde mit einer Flutlichtanlage ausgestattet und der beliebte Abendskillauf konnte beginnen. 1976 wurde der nostalgische Paternoster durch einen modernen Kleinschlepplift für Anfänger ersetzt.

Höher hinaus: Erwerb der Wildenseelifte

1978 bat mich der Bürgermeister, die zum Verkauf stehenden Wildenseelifte zu übernehmen. Nach reichlicher Überlegung stimmte ich zwar zu, sah mich aber gezwungen, eine Verbindung zwischen Luttensee und Wildensee herzustellen. Die ganze Prozedur begann von vorne: Planung, Verhandlungen mit Grundeigentümern, Sprengungen, Planierungen.

Beim Sprengen der Felskuppe wurde ein Traktor mit einer vier Meter hohen Bohr-



Pistenraupe 1982



1. Windenraupe 1985



Das beste Stück
im Fuhrpark
2012

Beherrscht jeden
Steilhang –
Windenraupe 2017



lafette eingesetzt, die mir um Haaresbreite das Leben gekostet hätte. Ein Bolzen hatte sich gelöst und sauste auf meinen Kopf zu. In Sekundenbruchteilen warf ich mich auf den Boden und konnte so die gewaltige Wucht etwas dämpfen. Ich erlitt eine tiefe Schnittwunde am Kopf und eine Rückgratstauchung. Beides konnte im Krankenhaus erfolgreich behandelt werden. Wieder einmal hatte mich mein fleißiger Schutzengel nicht verlassen!

Zufällig las ich in der Zeitschrift „Motor im Schnee“, dass ein neuwertiger Lift in genau der passenden Länge nahe Ulm zu verkaufen war. Selbstverständlich griff ich sofort zu. Binnen zwei Tagen war der Lift abgebaut und abgeholt. Beim Liftaufbau hatte ich glücklicherweise Hilfe von meinem Freund Klaus Hornsteiner.

Die Bergstationshütte wurde etwas großzügiger gebaut, um sie zu privaten Zwecken und als Bergwachtstützpunkt nutzen zu können. Nachdem die Zufahrtspiste zum Wildensee hergestellt war, gingen die Reparatur- und Wartungsarbeiten der total vernachlässigten Wildenseelifte los. Als erstes wurde der kleine Wildenseelift um 100 Meter verlängert, um den Ausstieg zu verbessern. Am Gipfelloft wurde die Talstation zurückverlegt, um ebenfalls Langbügel montieren zu können.

Verbesserungen am Wildensee

Die Pisten waren unsachgemäß planiert, so dass der gesamte Hang eine einzige Felslandschaft bildete. 1,5 Kilometer Skiabfahrt mussten mit umfangreichen Sprengungen eingeebnet werden, was zwei Sommer in Anspruch nahm. Entsteinungs- und Begrünungsarbeiten übernahm ich wieder selbst – mühsam, Stück für Stück.

Zur gleichen Zeit wurden die Wanklifte in Partenkirchen stillgelegt, wo ich glücklicherweise eine große Menge an Ersatzteilen erstehen konnte, die ich allerdings selbst abbauen und abholen musste. Ebenso erging es mir mit einem stillgelegten Schlepplift auf der Zugspitze, von dem ich 70 neuwertige Schleppgehänge relativ günstig erwerben konnte.

Die Wildenseepisten erwiesen sich als so steil und weitläufig, dass ich gezwungen war, eine größere und stärkere Pistenraupe anzuschaffen – diesmal aber neu!

Unser Sohn Christian war inzwischen 14 Jahre alt und half mir mit großer Begeisterung bei der Pistenpräparierung. Dies war aber nur bis 7.30 Uhr morgens möglich, da ich ihn dann zur Schule fahren musste.

Am Wildensee musste auch noch eine Toilette gebaut werden, sowie ein kleiner Kiosk, der später durch eine Schirmbar erweitert werden sollte.



Abfahrtsgelände Korbinianlift



Bergstationshütte – dient auch mal zum Sonnenanbeten



*Einer meiner besten Freunde:
Roland Spiers (rechte Hand vom
Landrat)*



Wildensee 1980 – So habe ich das Pistengelände übernommen!



Umfangreiche Sprengungen und Planierungen





Wildenseelift im Skiparadies Kranzberg





Gipfelloft am Wildensee Skigebiet

Der lange Weg zur künstlichen Beschneigung

In den 1980er Jahren gab es des Öfteren schneearme Winter. Um überleben zu können kam ich auf die Idee, mit Schneekanonen zu arbeiten, was aber mit Riesenproblemen verbunden war.

Wasser und Zuleitung

Nach zweijährigem Kampf mit verschiedensten Stellen (Naturschutz, Wasserwirtschaftsamt, Fischereiverein etc.) wurden mir sämtliche Möglichkeiten abgelehnt, Wasser aus natürlichen Ressourcen zu verwenden. Es blieb lediglich die Chance, das Trinkwasser vom Mittenwalder Ortsnetz zum Lutensee hochzupumpen.

In der Goethestraße musste ein Pumpschacht errichtet und mit weiteren fünf

Grundeigentümern verhandelt werden, um die Wasserleitung legen zu dürfen. Großzügigerweise wurde mein Sohn Christian für dieses 1,5 Kilometer lange, arbeitsintensive Projekt von der Bundeswehr freigestellt, um mir beim Leitungsverlegen (per Hand) helfen zu können.



Christian bei einer wohlverdienten Rast



Dieser Suzuki-Jeep hat mich 20 Jahre begleitet!

Erst ab Höhe Gröblalm war es möglich, mit einem Minibagger zu arbeiten, der aber auch erst einmal angeschafft werden musste.

Am südlichen Ende des Lift-Parkplatzes betonierten wir ein Wasserreservoir für 600m^3 hochgepumptes Trinkwasser. Angrenzend bauten wir einen 100m^2 großen Maschinenraum für Wasser- und Druckluftpumpen.

Zu wenig Strom und zu viel Lärm

Leider mussten wir feststellen, dass der vorhandene Strom bei weitem nicht ausreichte. Bei Berchtesgaden ergatterte ich ein Stromaggregat von einem stillgelegten Lift – Abbau und Abholung natürlich wieder selbst.

Da wir in Zeitverzug waren, wurden die 300 Meter Wasserrohre für den ersten Winter nur provisorisch verlegt.

Mit drei Schneekanonen konnten wir nun durchstarten. Bei den ersten Versuchen war der Schreck groß, da die Lautstärke der Kanonen nicht der von der Firma angegebenen Dezibelzahl entsprach.

Nach Beschwerden von Forst und Nachbarn stellte mir das Landratsamt den Beschneibetrieb wieder ein. Von meinem Anwalt wurde ein Sachverständiger bestellt, der feststellte, dass

die tatsächliche Lautstärke die angegebene Dezibelzahl um das Sechsfache überstieg. Das Landgericht München entschied, die Firma wegen Betrugs regresspflichtig zu machen, inklusive Zeitausfall.

Nun begannen die Schwierigkeiten von neuem. Ich musste mich für ein anderes, leiseres System entscheiden, das aber weitaus stromintensiver war und einen neuen Transformator von den Gemeindewerken erforderte. Meine Kosten stiegen erheblich! Um das hochgepumpte Trinkwasser von 6°C herunterzukühlen, war ein Kühlturm ratsam, um nicht zu sehr von der Außentemperatur abhängig zu sein.



Die Anfangszeit des Kinder-Skiparks

Die Konzentration lag auf der Vorbereitung für die Beschneigung der Luttenseeabfahrten. 800 Meter Stromleitungen und Wasserrohre sowie Anschlussschächte mussten in die Erde verlegt werden. 1994 – 96 erweiterten wir die Beschneigungsanlage um 2,5 Kilometer bis zum Sonnenhang und erhöhten die Anzahl der Schneekanonen auf fünf Stück.

Glücklicherweise wurde die Luttenseekaserne für mich genau zum richtigen Zeitpunkt geschlossen. Die Bundeswehrverwaltung kam mir entgegen und überließ mir das fehlende Wasser für die neuen Kanonen – natürlich gegen Bezahlung. Wiederum waren bis zur Wasserreserve 300 Meter Leitungen und Pumpstation erforderlich.

Letztendlich hatte ich sage und schreibe 55 verschiedene Grundeigentümer für Piste und Beschneigung unter Vertrag.

Windenraupe, Schirmbar – und zünftige Stunden

Die Kapazität der Parkmöglichkeiten reichte bald nicht mehr aus. Ein weiterer Parkplatz, 150 Meter weiter nördlich, musste angelegt werden – von mir selbst, mit meinem geliebten Radlader.

Wegen der Steilheit der Wildensee-Gipfelabfahrt war es unumgänglich, eine Winden-Pistenraupe anzuschaffen plus zusätzlicher Garage. Ohne meinen Sohn Christian, der nach seiner Mechanikerlehre voll in den Liftbetrieb involviert war, wäre ich oft verzweifelt. Durch seine Kenntnisse und seinen unermüdlichen



Aus der Not geboren – Peppi's erster Schiglu, 1999



Fila-Sprint Repräsentant Alberto Tomba „La Bomba“ – 2002

Einsatz wurde mir beim Aufbau des Skiparadieses Kranzberg vieles erleichtert.

Für das leibliche Wohl der Skifahrer wurde anfangs im Berggasthof Luttenseehof gesorgt. Ende der 1990er Jahre wurde die Gaststätte jedoch geschlossen. Wir mussten uns selbst etwas einfällen lassen. Sanitäre Anlagen wurden bereitgestellt und die Skifahrer in einem selbstgebauten Kiosk verköstigt.

So konnten wir alle zufriedenstellen und auch große internationale Skirennen (FILA-Cup) durchführen. Sogar Alberto Tomba bekam seine heißgeliebten Weißwürste in unserer provisorischen Skihütte.

Zwei Jahre später, 2003, wurde diese durch eine Schirmbar der Firma Warsteiner

ersetzt, die ihren Weg vom Ballermann in Mallorca nach Mittenwald fand.

Der jahrzehntelange, schwere Kampf war jedoch bald vergessen und wurde mit schönen Wintern, tollen Events und lustigen Ereignissen belohnt. Man denke nur an die zünftigen Stunden in der Lifthütte, die legendären Betriebsausflüge, die spaßigen Faschingsveranstaltungen oder das Golf-bergab-Turnier.



Nach Feierabend in der Lifthütt'n ...



... und die Gaudi-Skirennen am Faschingsdienstag





Viele unserer Highlights waren ... die legendären Betriebsausflüge



... der Uvex-Cup



... Paragliding



... Schi-Golf-Turnier



Bruno's Kinderpark und ...

Gemeinsam stark

Bau, Erweiterung und Betrieb unseres Skiparadieses, all das wäre nicht möglich gewesen ohne die unermüdliche Mitarbeit und Unterstützung durch meine 2006 verstorbene Frau Linde. Jahrzehntlang hielt sie im Kassenhäuschen die Fäden in der Hand, kümmerte sich um die Anstellung, Einteilung und Motivation des Liftpersonals. Sie fungierte als Finanzexpertin, managte nebenbei unseren Haushalt und trug die Hauptlast bei der Erziehung unserer beiden Söhne. Wenn bei schwierigen Verhandlungen zu erwarten war, dass es härter zur Sache geht, schickte ich gern Linde mit ihrer Hartnäckigkeit und ihrem Verhandlungsgeschick an die Front. Und wenn sich



... Schleppi

wieder einmal neue Hindernisse auf-türmten wie ein riesiger Berg, der uns schier zu erdrücken schien, dann war es Linde, die mir, die uns mit den Worten „Des pack ma scho!“ Mut machte und aufkommende Resignation in neue Zuversicht verwandelte.

Frische Ideen und ...

Inzwischen war mein Sohn Klaus, genannt Quietsch, der jahrelang als Golfpro in Bad Griesbach tätig gewesen war, zusammen mit seiner Frau Kati mehr und mehr in den Skibetrieb hineingewachsen. Ich musste mir eingestehen: Auch ich komme langsam in die Jahre und werde ein bisschen müder. Junges Blut und frische Ideen müssen her!

Die erste größere gemeinsame Amtshandlung mit meinem Sohn Quietsch war, den bei den Kids immer schon beliebten Kinderpark auszubauen und aufzupeppen. Als 2001 der Braunbär Bruno durch unser Skigebiet stapfte, war der Name „Brunos Kinderskipark“ geboren. Wir statteten das Kinderübungsgelände mit zahlreichen lebensgroßen Bärenfiguren, einer Bärenhöhle als Unterschlupf sowie dem Bärenexpress aus, zudem schufen wir zusätzliche Aufstieghilfen. Die Skizwerge hatten mehr Spaß denn je.

... gute Perspektiven für die Zukunft

Ich kann mich wirklich unglaublich glücklich schätzen, dass Quietsch, Kati und mittlerweile auch meine Enkel Beni und Leopold mein Lebenswerk, an dem mein ganzes Herzblut hängt, seit 2012 so erfolgreich weiterführen.



Leopold

Selbst Betriebshund Quincy gibt alles und weist unsere „beliebten“ Tourengerher in ihre Schranken.

Und wenn es Frau Holle einmal nicht so gut meint oder der verflixte Föhn alle geleisteten Vorbereitungen zunichte macht, ist das kein Grund zum Verzweifeln – irgendwie ging und geht es immer weiter!



Betriebsleiter Beni, Betriebshund „Quincy“ und Betriebsseniior Peppi



*Der Boss ist sehr vielseitig,
aber manchmal muß einfach a Ruah sein!*



Mittenwald 913 - 1.350 m

KRANZBERG FamilienSKIparadies

www.ski-paradies-kranzberg.com