



Bürgermeisterbrief

An eine
Wohnpartei
Folge 29

Leogang, im Oktober 1969

Porto bar bezahlt!

Wenn wir auch, davon bin ich überzeugt, im Sommer unseren Platz behaupten und sogar ausbauen werden, liegt unsere große Zukunft doch im Winter. Das hängt nicht nur mit der ganz vorzüglichen geographischen Lage unseres Ortes zusammen, sondern ebenso mit der Entwicklung, immer mehr auch im Winter Urlaub zu machen. Vor 20 Jahren gab es in Deutschland 3 Millionen Skiläufer; heute sind es 30 Millionen, und ihre Zahl erhöht sich von Winter zu Winter. Die Skifahrerwelle hat inzwischen den norddeutschen Raum erreicht und wird dort so wie in allen anderen Gegenden auch eine große Zahl von Menschen zu Winterurlaubern machen.

Zukunftsforscher sagen voraus, daß im Jahre 1985, also schon in 15 Jahren, der 8-Wochen-Urlaub im Jahr eine Selbstverständlichkeit sein wird. Davon werden 3 Wochen auf den Sommerurlaub und 3 Wochen auf den Winterurlaub entfallen, während die restlichen 2 Wochen als Bildungsurlaub gedacht sind.

Der vermehrte Urlaub wird natürlich zu einem noch wesentlich stärkerem Anfall von Wintergästen führen. Es wird wichtig sein, für den erhöhten Andrang zeitgerecht vorzusorgen.

Unsere Winterfremdenverkehrs-Situation ist deshalb um vieles günstiger als im Sommer, weil hier die Konkurrenz auf den alpenländischen Raum beschränkt ist. Wenn man dann gar ein Skigelände wie wir in Leogang aufzuweisen hat, das sowohl schnee- als auch lawinensicher ist, dann wird uns diese Entwicklung, wenn wir sie nicht verschlafen, große wirtschaftliche Vorteile bringen, sie wird sogar erst den eigentlichen wirtschaftlichen Aufschwung Leogangs ermöglichen.

Es gab in den ersten Nachkriegsjahren Sonntage, an denen ich zweimal die Asitzabfahrt über den Kühbühel machte, der Aussicht und der Abfahrt wegen. Ich kenne daher dieses Gebiet sehr genau, und ich habe mich immer gewundert (wenn auch als Tourenläufer manchmal heimlich gefreut), daß dieses Gebiet noch nicht mecha-

nisch erschlossen worden ist. Inzwischen ist es ziemlich verwachsen, und nur noch vereinzelt "verirren" sich einige Unentwegte hierher.

Vor Jahren wurde Herr Matz aus Hintermoos vom Landesverkehrsamt mit der Ausarbeitung eines Gutachtens beauftragt, das die Verbindung von Saalfelden nach Leogang einerseits und Leogang - Saalbach andererseits zum Inhalt hatte. Meines Erachtens war aber schon der Gutachtensauftrag nicht richtig formuliert, so daß ein Ergebnis zustande kam, das nicht befriedigen konnte. Deshalb hat auch dieses Gutachten keinerlei Reaktion in den betroffenen Gemeinden ausgelöst, man konnte vielmehr den Eindruck haben, daß vorhanden gewesene Initiativen damit abgewürgt wurden.

Nach meinem Dafürhalten sind Asitz und Kühbühel die schönsten Skigebiete Leogangs. Davon ausgehend und in der Erkenntnis, daß eine weitere Entwicklung des Winterfremdenverkehrs von leistungsfähigen Liftanlagen abhängig ist, habe ich nun durch Jahre hindurch das Gebiet zu den verschiedensten Tages- und Jahreszeiten und aus den verschiedensten Richtungen beobachtet und vom Edergebirge bis zum Brandlhorn aus fotografiert. Mit fotografischen und anderen Unterlagen versehen, bin ich 1968 neuerlich an das Landesverkehrsamt herangetreten, über die Erschließung des Asitzgebietes ein Gutachten eines anerkannten Experten einzuholen. Das Landesverkehrsamt hatte zuerst mit diesem Antrag keine rechte Freude, war aber nach einer eingehenden Aussprache gerne bereit, Herrn Prof. Rösner mit diesem Auftrag zu betrauen.

Prof. Rösner gilt heute als einer der ersten Experten der Welt für die Beurteilung von Skiabfahrten.

Eben aus Japan zurückgekehrt, wo er die Olympiastrecken zu überprüfen hatte, traf Prof. Rösner am Osterdienstag ds. Js. in Hütten ein. Ich zeigte ihm dann das Gebiet mit den vorgesehenen Strecken, wobei ich freilich mehr deuten mußte als ich reden konnte, denn Prof. Rösner legte als geschulter Langläufer und Olympiateilnehmer ein Tempo vor, daß meine Kondition kaum ausreichte ihm zu folgen (Hütten - Asitz : 1/4 Std.). Während ich von der Asitzhütte zum Großen Asitz aufstieg, lief Prof. Rösner zum Geierkogel hinüber, fuhr dort bis zur Schneegrenze nach Viehhofen und kam zum Asitzkogel zurück. Je mehr Prof. Rösner von diesem Gebiet

sah, umso mehr war er von der Erschließung angetan, und schließlich äußerte er sich in begeisterten Worten über dieses neuentdeckte Skiparadies.

Es hat ihm auch gefallen, daß wir Mitte April, wo andere Orte schon längst den Skibetrieb eingestellt hatten, noch fast bis zur Straße fahren konnten.

Zuvor hatte ich mich aber schon mit der technischen Erschließung des Gebietes befaßt, wobei mir Herr Dkfm. Fritz Tscholl, der Direktor der Bergbahn AG. Kitzbühel, wertvolle, aus seiner ungewöhnlich umfangreichen Praxis stammende Tips gab. Prof. Rösner hat dieses Erschließungskonzept im großen und ganzen übernommen. Hinsichtlich der Abfahrt hat er aber doch andere Ansichten, die, wie ich nun feststellen muß, tatsächlich wesentlich günstiger sind als ich sie ursprünglich äußerte.

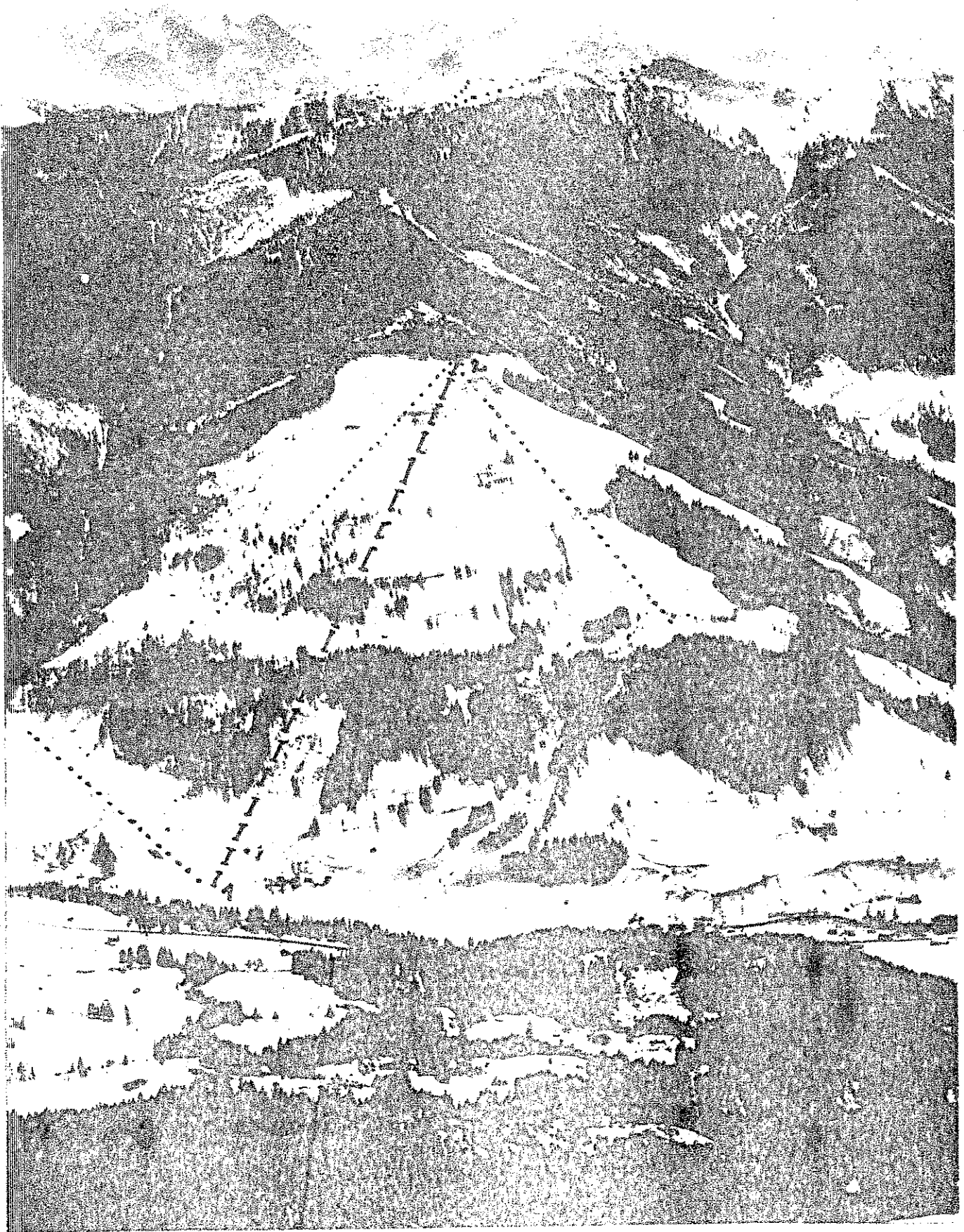
Ich zitiere einige Sätze aus dem Gutachten, das Prof. Rösner einige Tage später fertig erstellt hatte, obwohl er schon am nächsten Tage wieder nach Lappland fliegen mußte, um dort die Strecken für die Weltmeisterschaft abzunehmen. Es heißt darin u.a.:

"Um aber das Asitzgebiet als erstrangiges Skigebiet bezeichnen zu können, braucht es eine schöne, lange Abfahrt ins Tal. Diese ist ohne große Schwierigkeit in Richtung Hütten, also nach Norden, anzulegen.

Der Kühbühel, 1330 m, der zwischen Asitzkamm und Hütten liegt, ist ein idealer Skiberg. Von ihm führen nach Nordosten, Norden und Nordwesten schöne, freie, gegliederte Hänge bis ins Tal in die Nähe der Ortschaft Hütten.

Erst diese Abfahrt, die keinen Vergleich zu scheuen braucht, einen Höhenunterschied von über 1000 m (vom Großen Asitz) bzw. 850 m (Bergstation) überwindet, würde das Asitzgebiet zu einem wirklichen Skigebiet aufwerten."

Die Erschließung ist wie folgt vorgesehen: Im Gebiet des Tarlack-, Forsthof- oder Hinterriederbauer wird die Talstation für einen Doppelsessellift gebaut, dessen Bergstation entweder am Kühbühel selbst oder im Wald oberhalb desselben situiert werden wird. Dieser Doppelsessellift wird eine Kapazität von ungefähr 1000 Personen pro Stunde haben. Die Kosten eines Doppelsesselliftes



sind um das eineinhalbfache höher als die eines einfachen Sesselliftes. Die Frequenz ist aber mindestens doppelt so hoch.

Von dieser Bergstation, die gleichzeitig Mittelstation sein wird und der wahrscheinlich ein Restaurant mit einer großzügigen Aussichtsterrasse angegliedert wird, führt dann ein weiterer Doppelsessellift etwas westlich von der jetzigen Materialbergstation am Asitz. Ein auszuschiebender leicht fallender Skiweg leitet den Skifahrer sodann in den vom Großen und Kleinen Asitz und vom Geierkogel umstandenen Kessel, der nicht nur immer eine sehr gute Schneebeschaffenheit aufweist, sondern auch witterungsmäßig günstig liegt. Vom Kessel aus werden sodann 3 Schleplifte errichtet, wovon der eine etwas westlich vom Geierkogel enden, der zweite etwas unterhalb des Großen Asitzkogels eine Bergstation haben und der dritte voraussichtlich zwischen Großen und Kleinen Asitz zu erbauen sein wird.

Vom Kühbühel soll ein Schleplift ungefähr oberhalb der Kühbühelalm bis zum Hinterriedermahd führen und ein zweiter Schleplift vom Kühbühelkopf zur Pfindlhald.

Schließlich soll noch ein Schleplift für Anfänger gebaut werden, dessen Talstation in der Nähe oder direkt an der Talstation des Doppelsesselliftes liegt und dessen Bergstation oberhalb des Hinterriederbauern sein wird.

Aus der beiliegenden Einzeichnung in die Fotografie sind die Einzelheiten ersichtlich. (1-1-1-1 = Doppelsessellift, . . . = Schleiflift).

Mit den Grundbesitzern sind sehr eingehende Gespräche geführt und mit den wichtigsten von ihnen auch schon die Vereinbarungen abgeschlossen worden. Ich möchte dabei allen Grundbesitzern, mit denen bereits Einigkeit erzielt wurde, für ihre verständnis- und einsichtsvolle Haltung im Interesse der weiteren Entwicklung Leogangs danken. Ich kann allerdings nicht verschweigen, daß ich vereinzelt auch auf eine Einstellung gestoßen bin, die es erklärlich erscheinen läßt, daß Saalbach, Maria Alm und Fieberbrunn heute schon sehr weitgehend für den Wintersport erschlossen sind, Leogang aber nicht. Ich ersuche daher nochmals alle, dem Projekt aufgeschlossen gegenüberzustehen und Verständnis dafür zu haben, daß eine Gesellschaft, die so viel Geld investieren muß, sich

nicht mit Regelungen begnügen kann, die sie in 20 oder 30 Jahren zwingen könnten, den Betrieb einzustellen.

Die Abfahrt vom Asitz zum Kühbühel wird über Vorschlag von Prof. Rösner direkt über den Kamm geführt. Dazu ist es aber notwendig, daß der Wald geschlägert wird, wenn auch nach Ansicht Prof. Rösners gar nicht so viele Bäume weg müssen, wie es von außen aussieht. Auch in dieser Frage wurden bereits Besprechungen geführt, und es ist mir ein Bedürfnis, Herrn Oberforstmeister Aicher für die Unterstützung und das Verständnis zu danken, das er der Leoganger Bevölkerung in diesem Punkte entgegenbringt. Ich habe anlässlich der Bayerischen Forsttage in Leogang am 2. und 3. Februar ds. Js. Gelegenheit gehabt, Herrn Präsidenten Frank der Oberforstdirektion München unser Anliegen vorzutragen. Nach einer anfänglichen verständlichen Reserviertheit hat Herr Präsident Frank aber nach Kenntnismahme und Erläuterung des Projektes zugesagt, es zu unterstützen. Wir dürfen daher berechtigt hoffen, daß uns von Seiten des Bayerischen Forstamtes keine unüberwindlichen Schwierigkeiten erwachsen werden.

Sehr schwierig wird allerdings die Finanzierung zu lösen sein. Ohne Restaurationsgebäude wird das Gesamtprojekt wohl an die 20 bis 22 Millionen Schilling kosten. Selbstverständlich kann dieser Betrag nicht auf einmal aufgebracht werden, und es wäre daher unrealistisch daran zu denken, das gesamte Projekt in einem Zuge zu verwirklichen. Es wird nur so gehen, daß als erstes der Doppelsessellift auf den Kühbühel gebaut wird, wobei ich hoffe, mit 8 bis 9 Millionen Schilling das Auslangen zu finden. Wenn dieser Lift dann einige Jahre läuft, und wenn das schöne Skigebiet dann im Salzburger und Bayerischen Raum schon mehr bekannt ist, dann wird an den Bau weiterer Anlagen herangegangen werden können. Es ist nun die große Frage, ob der Lift von Leogangern finanziert wird, oder ob dazu Leute von auswärts herangeholt werden müssen. Mein Wunsch wäre es verständlicherweise, wenn der Lift in Leoganger Händen bliebe. Daß dies möglich ist, weiß ich. Allerdings nur dann, wenn alle mithelfen, ihn zu bauen.

Ich würde mir mit dem Liftbau nur dann zu beginnen getrauen, wenn in Leogang 2,5 bis 3 Millionen Schilling aufgebracht werden

können. Man hat mich, als ich diese Summe nannte, für weltfremd gehalten. Möglich, daß ich mich geirrt habe. Ich halte die Aufbringung einer solchen Summe aber deshalb nicht für unmöglich, weil mir Beweise geliefert wurden, die mich glauben lassen, daß bei einem Zusammenstehen dieses Ziel erreicht werden kann. Die mir zur Kenntnis gebrachten Angebote haben mich so hoffnungsvoll gemacht, daß ich nun versuchen möchte, in Leogang die Finanzierung zu ermöglichen.

Ich bitte daher alle, die am Aufschwung und an der wirtschaftlichen Entwicklung Leogangs interessiert sind, insbesondere aber diejenigen, die davon mittelbar oder unmittelbar Nutzen schöpfen, sich bei diesem Projekt nicht nur nicht auszuschließen, sondern entsprechend ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu beteiligen. Ich kann nicht garantieren, daß schon in einigen Jahren ein großer Gewinn abfallen wird, ich kann auch nicht garantieren, daß der Anteil in 20 Jahren 50 mal mehr wert ist wie in einem benachbarten Ort, wo ein Skiliftanteil von 5.000,-- S heute mit 250.000,-- S gehandelt wird. Ich bin aber sicher, daß nach 2 Jahrzehnten jeder zugeben wird, eine gute Investition getätigt zu haben, als er die Liftanteile zeichnete.

Selbstverständlich weiß ich, daß die Knappheit an flüssigen Mitteln es nicht so ohne weiteres erlaubt, einen größeren Betrag auf den Tisch zu legen. Es sind aber Wege vorbereitet, die vorsehen, den Zeichnungsanteil in mehreren Raten, vielleicht bis zu 5 oder 6 Jahren verteilt, aufzubringen. Es können aber auch sonstige Unterstützungen, die nicht in Anteilszeichnungen bestehen, in Frage kommen. Einzelheiten können allerdings erst dann erörtert werden, wenn ich einen Überblick über die mir zur Verfügung stehenden Mittel gewonnen habe.

Da ich aber in der nächsten Zeit nicht dazu kommen werde, von Haus zu Haus zu gehen und darum zu bitten, Anteile zu zeichnen, wäre ich Ihnen daher, meine geschätzten Mitbürger, dankbar, wenn Sie mir die Arbeit erleichterten und mir bei Gelegenheit völlig unverbindlich für Sie sagten, mit welchen Beträgen Sie zur Finanzierung beitragen können. (Die Angaben werden streng vertraulich behandelt.) Wenn dies bis Ende November geschehen könnte, wäre der Winter für die weiteren Vorarbeiten nicht verloren.

Welche Rechtsform die Gesellschaft haben wird, kann erst dann gesagt werden, wenn feststeht, wie die Mittel aufgebracht werden. Eine Aktiengesellschaft wird es voraussichtlich nicht werden, ob die Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung, der Kommanditgesellschaft oder einer Mischung von beiden oder einer offenen Handelsgesellschaft gewählt wird, ist von der Mehrheit der zukünftigen Gesellschafter zu bestimmen.

Auf alle Fälle wird getrachtet werden, alle Leoganger Lifte unter einen Hut zu bringen. Ob das durch Kauf, Einbringung oder Pacht geschieht, richtet sich nach dem Einzelfall. Erfolgverheißende Vorgespräche sind bereits geführt worden. Der Gast muß, das wird eine unabdingbare Notwendigkeit sein, die auch andere Orte zur Kenntnis nehmen mußten, mit einer Karte die Lifte des ganzen Tales benützen können.

Als ich von den Plänen Saalfeldens hörte, den Lift um ca. 1 6/10 Millionen Schilling zu renovieren, trat ich brieflich an Herrn Bürgermeister Kollegen Nationalrat Pichler heran, um ihn zu bitten, den Lift nicht nur zu renovieren, sondern bei dieser Gelegenheit auch an eine Verlängerung bis zur Schulterbachhöhe zu denken, weil es früher oder später doch zu einer Skischaukel zwischen Leogang und Saalfelden kommen wird und dann ein neuerlicher Umbau nicht mehr notwendig sein wird.

Am 7. Februar hat mich daraufhin Kollege Nationalrat Pichler angerufen und gesagt, daß er sich schon mit ähnlichen Gedanken beschäftigte und er meine Anregung sehr begrüße. Er hat dann Auftrag gegeben, diese Gedankengänge weiter zu verfolgen, und man ist nun in Saalfelden auch tatsächlich zur Liftverlängerung gekommen, zumal Prof. Rösner auch in dieser Frage gutachtliche Äußerungen abgab, die die Schaffung einer solchen Verbindung befürworteten.

Am 24. Juni fand in Salzburg eine Sitzung der Fremdenverkehrsstudienkommission statt, bei der mehrere Erschließungsgutachten behandelt wurden. Von den 7 besprochenen Projekten wurde die Kühbühel- und Asitzerschließung weitaus am positivsten beurteilt. Dabei referierte Prof. Rösner in Ergänzung zu seinen gutachtlichen Äußerungen und kam dabei zu Feststellungen wie, daß die "Abfahrt nach Hütten einmalig schön und außerordentlich schneesicher" sei.

Weiters sagte er: "Der Kühbühel ist ein ins Auge fallender schöner Skiberg mit todsicherer Schneelage", und: "Die Abfahrt ist auch für anspruchsvolle Fahrer".

Im Verlaufe der Diskussion wurde ich dann von den Vertretern Saalfeldens gefragt, ob zuerst der Kühbühellift oder der Schulterbachlift gebaut werden würde. Ich antwortete, daß ich mir nicht genügend Fachkenntnisse zutraue um zu sagen, welches Projekt zweckentsprechender und rentabler sei, und ich die Entscheidung dieser Frage dem Fachmann überlassen müsse. Prof. Rösner, daraufhin angesprochen, entschied sich spontan für den Kühbühel. Von anwesenden Herren wurde eingewendet, daß es nicht sinnvoll sei, einen Lift vom Ort weg zu bauen. Ich hielt es aber für einen Vorteil, weil dann eine Anlage nicht in unzureichende oder nicht geeignete Verhältnisse hineingebaut, sondern ausschließlich nach dem Bedürfnis des Skifahrers errichtet und die weiteren Baulichkeiten in der Umgebung darauf abgestimmt werden können. Vom Vertreter der Wirtschaft wurde mir in diesem Punkte vollinhaltlich recht gegeben, weil die Zeit vorbei sei, wo man den Lift lediglich als Hotelzubringer betrachtete. In der Schweiz und in Italien wie auch in Frankreich werden heute nicht mehr nur dort Lifte gebaut, wo Häuser stehen, sondern es wird ein Skigebiet ausgesucht, dieses dann mit Liften und Seilbahnen erschlossen und darum gruppieren sich die Baulichkeiten.

Außerdem ist es doch so, daß der Skiläufer von heute auch keine 500 m mehr zu Fuß geht, sondern das Auto benützt. Wenn ein Skiläufer im Auto sitzt, spielt es, wie ich aus Kitzbühel weiß, keine Rolle, ob er 500 m oder 3 km fährt. Insofern ist die Lage in Hütten kein Nachteil. Es ist aber damit der eminente Vorteil verbunden, daß für genügend Verkehrsflächen vorgesorgt werden kann. Die Voraussetzungen sind geschaffen, daß Parkplatz für 700 bis 800 Autos vorhanden ist. Bereits im heurigen Frühjahr konnte ich mir von den Bundesforsten entlang der Forsthofbrücke 3500 m Grund im Zuge der Ablösung der Weidrechte sichern, weiterer Grund steht als Parkplatz vom Tarlackbauern zur Verfügung.

Selbstverständlich darf der Lift nicht allein stehen. Wir dürfen ihn aber auch nicht einhäuseln. Deshalb muß das Umgebungsgebiet des Skiliftes großzügig und nach genauen Plänen erschlossen werden.

Auf der dem Lift gegenüberliegenden Sonnseite werden einige Hotelbauten zu stehen kommen, ein Hallenbad mit Sauna wird vorzusehen sein und auch Tennis- und Eislaufplätze wie andere Anlagen müssen eingeplant werden.

Landesrat Leitner hat dann angeregt, folgenden Zeitplan einzuhalten:

- 1) Errichtung des Skiliftes Hütten - Kühbühel
- 2) Errichtung des Liftes Leogang - Schultersbach
- 3) Erschließung Saalbach - Schönleiten
- 4) Erschließung Kühbühel - Asitz.

Mit dem Erschließungsprojekt Leogangs wird nicht nur eine für sich allein lebensfähige und mit der Zeit sogar sehr rentabel werdende Anlage geschaffen, sondern damit wird auch die Verbindung mit dem Glemmtal hergestellt. Von Viehhofen aus bestehen Liftpläne, die eine Auffahrt fast bis zum Geierkogel vorsehen. Ob und wann sie verwirklicht werden, läßt sich allerdings z.Zt. nicht absehen, weil der Zubringerlift doch ziemlich viel kostet.

Mit Saalbach habe ich schon vergangenes Jahr Verbindung aufgenommen und auch erfreulicherweise Interesse und Echo erwirkt. Aus Gründen, die hier nicht zur Debatte stehen, ist der Gedankenaustausch und die Zusammenarbeit unterbrochen worden. Andere Saalbacher Kreise haben aber inzwischen den Gedanken aufgenommen, und so wird es wohl früher oder später zur Erschließung des Schönleitengebietes kommen. Die Skischaukel Leogang - Glemmtal dient sowohl Saalbach als auch Leogang. Die ganzen Aspekte aufzuzeigen, die sich daraus ergeben, würde heute zu weit führen, weshalb diese Darlegungen zweckmäßigerweise in einer Versammlung gemacht werden sollen.

Wie ich schon sagte, die Erschließung des Asitzes sollte ein Projekt aller Leoganger werden. Dies ist auch der Grund, warum ich den Bürgermeisterbrief diesmal um 10 Tage früher fertigstelle, weil ich nicht möchte, daß die Skiliftfrage zum Gegenstand der Wahlwerbung gemacht wird. Der Skilift ist keine Angelegenheit der Parteien, er geht alle an. Ich möchte deshalb bitten, die Frage des Skiliftbaues aus der Wahlwerbung auszuklammern, weil man damit der großen Konzeption nicht dient, wenn Diskussionen über technische oder Finanzierungsfragen ein parteipolitischer Anstrich gegeben wird.