

DIE ERSCHLIESSUNG DES ASITZ - SCHI - GEBIETES UND DER LIFTMÄSSIGE ZU - SAMMENSCHLUSS LEOGANG - SAALBACH

I. DER WINTERFREMDEVVERKEHR IN DER ZUKUNFT

Von Jahr zu Jahr huldigen mehr Menschen dem Wintersport. Die Möglichkeit der intensiven sportlichen Betätigung, die Erkenntnis des besonders wirksamen Erholungseffektes und die Steigerung der Einkommen in Verbindung mit der Verkürzung der Arbeitszeit lassen den vollen oder doch wenigstens auf einige Tage beschränkten Winterurlaub immer attraktiver erscheinen.

Spätestens bis zum Jahre 1985 wird der 3-Wochen Winterurlaub obligatorisch sein. Die Ausweitung des Wintersportes zusammen mit der Zunahme der Winterurlaube wird zu einem Ansturm auf die beschränkt vorhandenen Wintersportgebiete führen. Es gilt, für diesen Zeitpunkt durch Errichtung leistungsfähiger, geländeangepaßter und großraumverbindender Wintersportanlagen vorzusorgen und die Beherbergungs- und Verpflegungskapazitäten dem stark erhöhten Bedarf anzupassen.

II. DER ANSCHLUSS AN DEN MITTELPINZGAUER-KITZBÜHLER SCHIGROSSRAUM

Mit der Errichtung der Asitzlifte und dem gleichzeitig von Saalbach aus zu bauenden Schönleitenliften wird die Verbindung von Leogang zum Glemmtal mit dem weltbekannten Saalbach als Mittelpunkt hergestellt. Saalbach hat sich binnen eines Jahrzehntes zu einem der führenden Fremdenverkehrsorte Österreichs entwickelt. Zur Zeit stehen in der Gemeinde Saalbach eine Großkabinen-Seilbahn sowie 30 Sessel- und Schlepplifte in Betrieb, die von Jahr zu Jahr durch Neuanlagen ergänzt werden bzw. durch Modernisierung (z.B. in den nächsten Jahren Erweiterung der Schattbergseilbahn um 40.000.000,-- S) in ihrer Leistung verbessert werden.

Die weitere Entwicklung sieht die Verbindung des Glemmtales mit der Europasportregion Zell am See-Kaprun vor wie auch schon Überlegungen für den Zusammenschluß mit dem Kitzbühler-Schigebiet angestellt werden. Damit wird ein mitteleuropäischer Schigroßraum geschaffen werden, dessen abwechslungsreiches Angebot nahezu konkurrenzlos sein wird. Zur Zeit werden in diesem Schigroßraum bereits 5 Millionen Nächtigungen gezählt.

III. ENTWICKLUNG UND STAND DES FREMDENVERKEHRS IN LEOGANG

Obwohl Leogang seit der Jahrhundertwende Urlaubsgäste beherbergt, hat der Fremdenverkehr in den letzten Jahren erst größere Bedeutung gewonnen.

Konnten 1960 40.072 Nächtigungen registriert werden, waren es 1965 schon 67.795 und 1970 belief sich die Anzahl der Nächtigungen auf 115.628, davon 90.067 Sommernächtigungen und 25.561 Winternächtigungen; 1971 wurden 131.171 Nächtigungen gezählt.

Die Steigerung in den letzten Jahren war in erster Linie auf die Schaffung der Freizeitanlage Sonnrain (mit heizbarem Aluminiumschwimmbecken, dem eine Sauna, Kneippanlagen, ein Boccia-Krocket- und Minigolfplatz, zwei Tennisplätze und ein Sportplatz mit Leichtathletikanlagen angeschlossen sind) zurückzuführen.

Nicht unerwähnt sollen die Leoganger Bestrebungen bleiben, durch den organisch-biologischen Landbau zu gesunden Nahrungsmitteln zu kommen.

Von den 1.768 Gästebetten sind 1.100 winterfest. Sie sind aber im Winter sehr beschränkt in ihrer Kapazität ausgenutzt, weil es bisher nicht gelungen ist, trotz der wintersportlich hervorragenden Eignung des Geländes in größerem Maß Wintersportgäste nach Leogang zu bekommen.

IV. VERKEHRS-SCHNEE- UND RAUMORDNUNGSMÄSSIGE VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG DER ASITZLIFTE

Das Hinterland für die Beschickung des Gebietes und der Anlagen ist der ungemein expandierende Raum München und Süddeutschland. Durch den Ausbau der Straße von Fieberbrunn und die Begradigung der Eibergstraße bei Kufstein und einige kleinere Sanierungen ist es möglich, von München in 1 1/2 Stunden nach Leogang zu kommen. Wenn die Hochkönigstraße durch die Gemeinde Leogang geführt wird, liegt der Ort an der Verbindung der Inn- und der Tauernautobahn.

Durch eine planangepasste Raumordnung der Gemeinde ist sichergestellt, daß entsprechende Unterkünfte und Nebeneinrichtungen (Hallenbad, Sauna, Tennisplätze) in unmittelbarer Nähe der Lift-Talstation geschaffen werden können. Parkplätze für ca. 700 Autos und einige Omnibusparkplätze sind reserviert.

Professor Fred Rössner, einer der ersten Experten auf dem Gebiet der Erschließung von Wintersportgebieten hat über die Möglichkeiten der weiteren Erschließung des Schigebietes von Leogang und eines Zusammenschlusses Saalbach-Viehhofen-Saalfelden ein mit 21.4.1969 datiertes Gutachten erstellt, worin er u.a. die ausgezeichnete Schneelage hervorhob und die besondere Eignung zur Schaffung schöner langer Abfahrten. Professor Rössner hat konkrete Empfehlungen gegeben, wie die Erschließung von Stätten zu gehen habe.

Der eindrucksvolle Kontrast zwischen den sanften Hängen des Asitzgebietes und den wilden Südabstürzen der gegenüberliegenden Leoganger Steinberge schlägt jeden Schifahrer in seinen Bann.

V. DAS PROJEKT

Das gesamte Asitzgebiet soll durch zwei Doppelsessellifte und fünf größere Schleplifte sowie zwei kleine Übungsschleplift erschlossen werden. Diese Investitionen erfordern einen Kapitalaufwand von derzeit 25 Millionen Schilling.

Aus Gründen der leichteren Finanzierung und der besseren zeitlichen Abwicklung wird das Projekt in zwei Etappen erstellt.

Die Kosten hierfür belaufen sich auf rd. 20,6 Mill. S
und sollen wie folgt aufgebracht werden:

Eigenmittel	5,3
ERP	6,-
Kredite Raiffeisenverband (gestützt)	3,5
Kredite Raiffeisenverband (ohne Stützung)	5,8

a) 1. Ausbauetappe bis Dezember 1971

1. Doppelsessellift	
Waagrechte Länge	1.586 m
Höhenunterschied	510 m
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/sek
Förderleistung	900 Personen (ausbaufähig auf 1.000 Personen pro Stunde)
2. Schischulübungslift	
Waagrechte Länge	150 m
Höhenunterschied	20 m

b) 2. Ausbaustufe

1. Doppelsessellift	
Waagrechte Länge	ca. 1.700 m
Höhenunterschied	ca. 430 m
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/sek
Förderleistung	900 Personen (ausbaufähig auf 1.200 Personen)
Fahrzeit	ca. 11 min.
2. 2 Asitzmuldenschlepplifte	
Waagrechte Länge	ca. 700 m
Höhenunterschied	ca. 260 m
Förderleistung	1.000 Personen pro Std.
Fahrzeit	5 min.

R E N T A B I L I T Ä T S R E C H N U N G

(nach Fertigstellung der Schischaukel Leogang-Saalbach, bestehend aus 2 Doppelsesselliften und 2 Schleppliften)

I. AUFWENDUNGEN

1) Personalkosten	1.344.000,--
2) Energiekosten	150.000,--
3) Zinsen	1.060.000,--
4) Beförderungssteuer	340.000,--
5) Haftpflichtversicherung	200.000,--
6) Afa	1.540.000,--
7) Sonstige Betriebskosten	400.000,--
Summe der Aufwendungen	5.034.000,--
	=====

Die Personalkosten sind für 10 ständig Bedienstete und 14 Saisonbedienstete errechnet, wozu noch die Gehälter des Geschäftsführers und des Betriebsleiters kommen.

Bei der Zinsberechnung wurde unterstellt, daß ein ERP-Kredit von 6 Milli Schilling mit 5 % gewährt wird.

Die Beförderungssteuer wurde in der bisherigen Weise ohne Berücksichtigung von Änderungen durch die Mehrwertsteuer kalkuliert.

Die Abschreibung wurde unter der Annahme errechnet, daß ein durchschnittlicher Abschreibungssatz auf die Gesamtanlage von 7 % der effektiven Abnutzung entspricht.

II. ERTRÄGE

1) Wimbachlift (lt. Erfahrung)	300.000,--
2) Rainer-Kögerl und Schanteilift (lt. Erfahrung)	100.000,--
3) Asitzbahn 2 Sektionen a 900 Beförderungen pro Stunde mit einem Durchschnittsfahrpreis von 20,-- S, 75 % Auslastung durch 4 Std. an 15 Tagen	40.500 Fahrten
75 % Auslastung durch 3 Stunden an 15 Tagen	30.375 Fahrten
66 2/3 % Auslastung durch 3 Stunden an 50 Tagen	90.000 Fahrten
25 % Auslastung durch 3 Stunden an 20 Tagen	13.500 Fahrten
	<u>174.375 Fahrten</u>
insgesamt	174.375 Fahrten
mal 20,-- S	3.487.500,--
4) Asitz Schlepplifte (2 Schlepplifte mit je 1.000 Pers. Beförderungskapazität in der Stunde mit einem Durchschnittsfahrpreis von 4,-- S, 75 % Auslastung durch 4 Std. an 30 Tagen	180.000 Fahrten
66 2/3 % Auslastung durch 4 Stunden an 30 Tagen	160.000 Fahrten
33 1/3 % Auslastung durch 4 Stunden an 30 Tagen (10 Schlechtwettertage)	80.000 Fahrten
	<u>420.000 Fahrten</u>
mal 4,-- S	1.680.000,--
5) Übungslift	<u>30.000,--</u>
Summe der Einnahmen	<u>5.597.500,--</u> =====

III. GEWINN

Summe der Erträge	5.597.500,--
Summe der Aufwendungen	<u>5.034.000,--</u>
	563.500,-- =====

Die Rentabilität des eingesetzten Eigenkapitals beträgt 7,04 %.

Für Rückzahlung und Verzinsung stehen rd. 2.300.000,-- S zur Verfügung.

Die Rentabilitätsrechnung baut auf Anlageinvestitionen von 22 Mill. S auf, wovon 8 Mill. S Eigenkapital und 14 Mill. S Fremdkapital sind.

Bei der Rentabilitätsrechnung ist zu beachten, daß ein erheblicher Teil Fixkosten sind (Abschreibung, Zinsen), die mit Zeitablauf immer geringer werden. Ein Teil der Kosten kann f a h r - p r e i s p r o p o r t i o n a l, ein nicht unbeträchtlicher Teil u m s a t z d e g r e s s i v gestaltet werden. Steigende Umsätze führen daher in weiterer Folge zu p r o g r e s s i v e n G e w i n n z u n a h m e n.

Der Vollausbau wird die Rentabilität des eingesetzten Kapitals ganz wesentlich verbessern, weil einerseits das Fixkostengefüge besser ausgenützt werden kann und weil andererseits mehr ertragsgünstigere Schleppliftanlagen zum Einsatz gelangen. Sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse erlauben und die steuerlichen Gegebenheiten es als günstig erscheinen lassen, werden drei bis vier weitere Schleppliftanlagen gebaut werden.

Für die Gewinnbeurteilung ist schließlich der Umstand von entscheidender Bedeutung, daß die Frequenzziffern stark steigen werden.

Es wird der Ordnung halber darauf aufmerksam gemacht, daß diese Rentabilitätsrechnung erst nach einer Einlaufzeit von rd. 2 Jahren wirksam wird.

VI. BAUTRÄGER

Die Liftanlagen werden von der Leoganger Bergbahnen Ges.m.b.H. gebaut und betrieben werden. Diese Gesellschaft betreibt bereits den Wimbach-Schlepplift (Länge 1.200 m, Höhe 360 m, Beförderungskapazität 540 Personen), den Rainer-Kögerl-Schlepplift (Länge 700 m, Höhenunterschied 150 m, Beförderungskapazität 1.000 Personen) sowie den Schantei-Übungslift.

Das Stammkapital der Leoganger-Bergbahnen Ges.m.b.H. beläuft sich derzeit auf 5,5 Mill. Schilling. Die Gesellschafter der Leoganger-Bergbahnen Ges.m.b.H. sind überwiegend Leoganger Gewerbetreibende und Privatzimmervermieter sowie Private.

Außerdem haben Interessenten aus Saalbach, Saalfelden und Maria Alm Zeichnungen getätigt.

Erster Geschäftsführer der Leoganger Bergbahnen Ges.m.b.H. ist der Finanzreferent der Gemeinde Leogang, Gemeinderat Sebastian Madreiter, seine Stellvertreter sind Anton Madreiter, Gastwirt, Leogang, und Hans Mariacher, Pensionsbesitzer, Leogang.

Der Aufsichtsrat besteht aus: Bürgermeister Dipl.-Kfm. Dr. Albert Steidl (Vorsitzender), Gemeinderat Herbert Pasterer, Saalbach (Stellvertreter), Bgm. Peter Mitterer, Saalbach, Verkehrsvereinsobmann Gemeinderat Otto Gruber, Saalfelden, Schischulleiter Sepp Altenberger, Leogang, HOL Leopold Radauer, Saalfelden, Rupert Eder, Hinterriedbauer, Leogang.