X. Die Leoganger Bergbahnen

STEIDL ALBERT

ERSTE ÜBERLEGUNGEN

Ende der 50er Jahre saßen wir Leoganger Tourengeher am Abend gemütlich in der Asitzhütte beisammen, als überraschend ein total verschwitzter Bürgermeister Tribuser unter der Tür stand. Er war kein Skifahrer, weshalb er mit Schneereifen den doch sehr anstrengenden Aufstieg auf sich genommen hatte. Er hätte gehört, unter den Gästen der Asitzhütte weile ein kapitalkräftiger Interessent für den Bau eines Skiliftes. Obgleich an diesem Gerücht ebenso wenig dran war wie an manchen ähnlichen, zeigte diese Begegnung doch, wie sehr man sich in Leogang nach einer wintersportlichen Erschließung umsah.

Zwar existierten kleinere Lifte, doch mit ihnen war kein Staat zu machen. Baron Seifertitz hatte einen Kleinlift auf Schrattenegg installiert, Sebastian Madreiter bemühte sich, mit einem Lift oberhalb des Embachhofes in das Wintergeschäft zu kommen, und auch der Schanteilift und der Lift am Rainerkögerl waren keine Reißer. Erst der Wimbachlift, den der Kitzbühler Meikl 1964 in Betrieb nahm, konnte wenigstens für die Einheimischen wintersportliche Impulse setzen. Es begann die Zeit der nivellierten Buckelpisten. Meikl verzettelte sich mit der Eigenkonstruktion einer Pistenwalze. Es gelang ihm aber nie, konkurrenzfähige Pisten zustande zu bringen.

Nach der Freizeitanlage „Sonnrain" fasste ich die wintersportliche Erschließung Leogangs ins Auge. Maria Alm begann mit den Abergbahnen, deren Finanzierung Gemeinde und Raiffeisenkasse in der Hauptsache übernahmen. Auch bei der Erschließung der Loferer Alm spielten öffentliche Institutionen wie die Verkehrsvereine eine wichtige Rolle. In Fieberbrunn und St. Johann war ich als Steuerberater direkt in die Finanzierungsgespräche eingebunden.

Leogang hatte gänzlich andere Voraussetzungen. Weder vom Verkehrsverein noch von der Raiffeisenkasse waren nennenswerte finanzielle Beiträge als Gesellschafter zu erwarten. Die Gemeinde hatte sich zwar trotz der – großteils außerbudgetmäßigen – Großinvestitionen finanziell einigermaßen erholt, war aber nicht in der Lage, mehr als einen Anstandsbeitrag zu leisten. Vom Gebietsverband drängten Obmann Peter Mitterer und Geschäftsführer Leopold Radauer, die wintersportliche Erschließung anzugehen. Ich hatte zwar klare Vorstellungen über die Art der Erschließung, wollte aber zuerst den Erschließungsvorgang ordnen, also Kosten, Eigenmittel, Fremdfinanzierung und Art der Fremdmittelbeschaffung.

Schließlich stellte ich im Bürgermeisterbrief vom Oktober 1969 meine Überlegungen zur Diskussion. Ich schrieb: „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 Win-

ter 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 stärkeren 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 Tourengeher manchmal heimlich gefreut), dass dieses Gebiet noch nicht mechanisch erschlossen worden ist. Inzwischen war es ziemlich verwachsen, und nur noch vereinzelt „verirrten" 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, sodass 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 vorhandene 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 d. J. in Hütten ein. Ich zeigte ihm dann das Gebiet mit den vorgesehenen Strecken, wobei ich freilich mehr deuten musste als ich reden konnte. Prof. Rösner legte als geschulter Langläufer und Olympiateilnehmer ein Tempo vor, dass meine Kondition kaum ausreichte, ihm zu folgen (Hütten – Asitz 1 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. 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 Tipps gab. Prof. Rösner hat dieses Erschließungskonzept im Großen und Ganzen übernommen. Hinsichtlich der Abfahrt hatte 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, 1.330 Meter, 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 Höhen unterschied von über 1.000 Meter (vom Großen Asitz) bzw. 850 Meter (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 1.000 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 drei Schlepplifte 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 Schlepplift ungefähr oberhalb der Kühbühelalm bis zum Hinterriedermahd führen und ein zweiter Schlepplift vom Kühbühelkopf zur Pfindlhalt.

Schließlich soll noch ein Schlepplift 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 (I-I-I-I-I = 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 d. J. Gelegenheit gehabt, Herrn Präsidenten Frank der Oberforstdirektion München unser Anliegen vorzutragen. Nach einer anfänglichen verständlichen Reserviertheit hat Herr Präsident Frank aber nach Kenntnisnahme 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 Doppelsesselliftauf 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 hoffungsvoll 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,- Schilling heute mit 250.000,- Schilling gehandelt wird. Ich bin aber sicher, dass nach zwei 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 könne (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 Bürgermeisterkollegen Nationalrat Pichler heran, um ihn zu bitten, den Lift nicht nur zu renovieren, sondern bei dieser Gelegenheit auch an eine Verlängerung bis zur Schultersbachhöhe 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 Fremdenverkehrs-Studienkommission statt, bei der mehrere Erschließungsgutachten behandelt wurden. Von den sieben 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 Schultersbachlift 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 Punkt 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 Meter 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 Meter oder 3 Kilometer 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 3.500 Meter Grund im Zuge der Ablösung der Weiderechte 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 zurzeit 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 Darlegung 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 fertig stelle, 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.

Der Geschäftsführer des Gebietsverbandes Pinzgauer Saalbachtal, Fachlehrer Radauer, der die Leoganger Pläne mit Interesse verfolgt und sie nach besten Kräften unterstützt, sagte bei der Gebietsverbandsversammlung am 19.

September in Leogang, dass Leogangs große Chance im Winter in der Erschließung des Asitzgebietes liegt.

Man darf auch nicht übersehen, dass in gar nicht allzu ferner Zeit die Hochkönigstraße kommen wird. Derzeit liegen Pläne im Bautenministerium zur Ausarbeitung, wobei man noch nicht weiß, ob die Verbindung zwischen Bischofshofen – Dienten – Leogang – St. Johann in Tirol als Autobahn oder als Schnellstraße gebaut werden wird. Wenn aber dann durch diesen Zubringer von Bischofshofen oder von St. Johann her die Verbindung zum Autobahnnetz gegeben ist, dann wird ein zusätzlicher Gästestrom in unser Tal kommen. Ihn hierzubehalten, wird unsere Aufgabe sein.

Prof. Rösner schließt sein Gutachten: „Abschließend darf ich sagen, dass mit der Erschließung des Asitzgebietes über Hütten – Kühbühel ein für den Skilauf (Kühbühel auch Skibob) außerordentlich interessantes und schönes Skizentrum geschaffen würde, das nicht nur für Leogang, sondern für den Winterfremdenverkehr des ganzen Saalachtales von großer Bedeutung ist."

Dem Bürgermeisterbrief heftete ich eine Skizze bei, wie nach meinem Dafürhalten die Erschließung vonstatten gehen sollte. Sie erfolgte dann im Großen und Ganzen auch tatsächlich so.

Die Begeisterung war groß, die Ernüchterung erfolgte auf dem Fuße. Niemand kam, seinen Finanzierungsbeitrag anzubieten. Es blieb daher nichts anderes übrig, als von Haus zu Haus zu gehen und die Gelder einzusammeln, d. h. auszuloten und festzuhalten, wie viel der Einzelne zu zeichnen bereit war. Dabei wurde ich von einigen Idealisten tatkräftig unterstützt. Es waren Kaspar Fischbacher, Hans Mariacher, Jakob Ritter, Herbert Seer und selbstverständlich Sebastian Madreiter, die sich voll in diese Aufgabe gestürzt und mir viel Arbeit abgenommen haben. Sepp Altenberger, der als Inhaber der Skischule und des Pensionsbetriebes 100-prozentig hinter dem Projekt stand, konnte sich an der Mittelaufbringung nicht beteiligen, weil er mit dem Neubau eines Hotels mehr als ausgelastet war. Dafür zeigte sich Hans Hörl als angehender Hotelier sehr engagiert.

Ich habe die Gespräche, die ich in der Finanzierungsfrage mit den Einzelnen führte, in einem Notizbuch festgehalten. Dr. Nadler, mit einer Fabrik in Deutschland, hatte das Schrattenegg-Gut gekauft und hielt sich viel in Leogang auf. Vor dem Gemeindeamt kam ich mit ihm ins Gespräch: „Herr Dr. Nadler, als Fast-Leoganger sind Sie moralisch verpflichtet, einen Gesellschaftsanteil zu zeichnen." „Herr Bürgermeister, ich will mich ja auch nicht ausschließen. Wie viel erwarten Sie von mir?" Nur nicht gschamig sein, dachte ich mir. „Herr Dr. Nadler, Sie sind reich, da erwarte ich mir schon 200.000,- Schilling." Kurzes Nachdenken: „Gut, Herr Bürgermeister, wird gemacht."

Leider folgten die meisten derjenigen, die vom Tourismus leben, nicht diesem Beispiel. Unter den Zeichnern von Gesellschaftsanteilen war kein Kirchenwirt, kein Bäckerwirt, kein Brentwirt, kein Hüttwirt, kein Wachterwirt. Dafür kamen Anteile von sogenannten kleinen Leuten, die ihren Beitrag manchmal nur in Ratenzahlungen aufbrachten. Mit dem Brandstattbauer Leonhard Mühlauer hatte ich besten Kontakt. Er sagte mir zu, in gleicher Höhe zu zeichnen wie der Embachbauer. Somit waren Sebastian Madreiter und er die größten Einzelgesellschafter.

Die Leoganger Bergbahnen GesmbH ging aus der Rainerkögerl GesmbH hervor. Zu Geschäftsführern wurden Sebastian Madreiter und Hans Mariacher bestellt. Über Antrag von Vizebürgermeister Gschwandtner gesellte sich der bisherige Geschäftsführer der Kögerllifte, Toni Madreiter, hinzu.

MISSLUNGENE FINANZIERUNG

Aus der beabsichtigten Finanzierung wurde nichts. Ich hatte gedacht, wenn die Gemeinde einen Kredit aufnehme, könnte sie so wie Maria Alm und Saalbach einen spürbaren Finanzierungsbeitrag leisten. Dem schob die Gemeindeaufsicht der Landesregierung einen Riegel vor. Obwohl ich durch erfolgreiche Finanzierungen steigende Steuereinnahmen der Gemeinde bewirkt und durch sparsame Handhabung der Gemeindefinanzen die Budgetsituation der Gemeinde entscheidend verbessert hatte, verbot man eine Beteiligung der Gemeinde (ein Fehler, wie der leitende Beamte der Gemeindeaufsicht Jahre später zugab).

Auch die fix eingeplante zinsbegünstigte ERP-Finanzierung ging schief. Im ersten Anlauf wurde mir erklärt, eine ERP-Zusage für eine Teillösung, gemeint war der Lift bis auf den Kühbühel, sei nicht möglich. Man hat mir aber in Aussicht gestellt, später einen ERP-Kredit zu gewähren. Daraufhin gewährte der Raiffeisenverband eine Zwischenfinanzierung. Letzten Endes wurde aber der ERP-Kredit endgültig verweigert, mit der Begründung, der Eigenmittelanteil erreiche nicht die erforderliche 50-Prozent-Marke. (Später wurde der Rat nachgeschoben, wir hätten einen Betriebsrat haben müssen. Dafür konnten wir uns auch nichts mehr kaufen).

Auch mit einem anderen Anliegen blitzte ich ab: Ich wollte die aufstrebenden Politstars von ÖVP und SPÖ, die Landtagsabgeordneten Wilfried Haslauer und Walter Stockinger, an Bord haben. Die Politiker konnten für Bad Gastein und Maria Alm mehr als nur eine Tür öffnen. Beide sagten wegen Arbeitsüberlastung ab.

Teilkompensatorisch für diese Rückschläge war die Zusage der neu gegründeten, sehr liquiden Schönleitenlift Gesellschaft, die sich mit 25 Prozent am Grundkapital beteiligte.

Was die Kreditgeber betrifft, bot sich sogleich die Raiffeisenkasse Leogang an. Sie erklärte sich jedoch außerstande, eine derart hohe Kreditfinanzierung durchzuführen. Vielleicht hätte es die das Risiko nicht scheuende Volksbank Saalfelden getan, wenn sie nicht schon durch einige sehr starke Engagements eingedeckt gewesen wäre.

So machte ich mich auf den Weg nach Wien, um beim Generaldirektor der Creditanstalt Bankverein, dem Leoganger Heinrich Treichl, wegen des Kredites vorstellig zu werden. Er verwies mich an seinen Stellvertreter und späteren Nachfolger Schmidt-Chiari, der als größter Gesellschafter der Arlbergbahnen und Lifte über entsprechende Fachkenntnisse und Erfahrungen verfüge. Aber auch hier reichte das Vertrauen für eine Kreditgewährung nicht aus.

Aus Wien zurück, stand ich einem Aufstand gegenüber.

„RETTET LEOGANG“

Unter Führung von Hans Schwabl, Dominik Schachermayer und Toni Mayerhofer hatte sich eine Bürgerbewegung gegen den Bau von Zweitwohnungen in der Krallerau gebildet. Ein deutscher Investor wollte in der Krallerau Eigentumswohnungen bauen und holte sich dazu Sepp Altenberger und Hias Obwaller in die Gesellschaft. Ich stand dem Vorhaben nicht negativ gegenüber, weil ich mir davon einen Teil der Grundauslastung des Liftbetriebes erhoffte.

Die Wogen gingen hoch in der Gemeinde. In einem Flugblatt „Rettet Leogang“ wurde ich beschuldigt, persönliche Interessen zu verfolgen, weil meine Frau als Inhaberin eines Immobilienbüros den Auftrag zum Verkauf der Wohnungen bekäme. Wegen beleidigender Angriffe im Flugblatt beauftragte ich einen Rechtsanwalt, Klage einzubringen. Eine öffentliche Versammlung schien mir das richtige Forum, um mich mit den Vorwürfen auseinanderzusetzen. Der Pfarrgemeindesaal war zu klein, um allen Platz zu bieten. Der Initiator der Schönleitenlifte, der Saalbacher Sozialist Pasterer, versprach unaufgefordert, meine Position zu vertreten. Als einer der ersten Diskutanten schlug er sich aber voll auf die Seite der Bürgerbewegung. In der zum Teil hitzigen Diskussion blieb ich allein. Weder ein Altenberger noch ein Obwaller meldete sich zu Wort. Einige besonders aggressive Schreier forderte ich mit Namen auf, ihre Einwände konkret vorzubringen, worauf sie meist verstummten. Mein Argument, ich hätte gar keine rechtliche Handhabe, diesen Bau zu unterbinden, konnte nicht widerlegt werden. (Tatsächlich wurde das Landesgesetz gegen den Bau von Zweitwohnungen erst im Dezember darauf beschlossen).

Besonders verärgert war ich, weil die Proponenten nie das Gespräch mit mir gesucht hatten und weil ausgerechnet meine mehrtägige Abwesenheit durch die Finanzierungsgespräche für die Bergbahn in Wien benutzt wurde, um die Aktion zu starten.

WIEDER BEI GERICHT

Anschließend ließ ich allen Haushalten auf meine privaten Kosten ein 6-seitiges Flugblatt zustellen, in das ich alles hineinschrieb, was in dieser Angelegenheit zu sagen war. Vorher gab ich es Pepi zu lesen, der mir einige Verschärfungen empfahl. Insbesonders wegen des Wortes „Brunnenvergifter“ wurde ich vom Kirchenwirt Georg Stöckl, vom Bäckerwirt Hans Frick und vom Bahnhofvorstand Dominik Schachermayer verklagt. Meine Klage wurde nicht verhandelt, weil es mein Rechtsanwalt übersehen hatte, sie innerhalb der vom Gesetz vorgesehenen Frist beim Gericht einzubringen.

Die Verhandlung gegen mich muss größere Neugierde erweckt haben, weil im Verhandlungssaal mehr Leute als die unmittelbar Beteiligten saßen. Die Zeitung der Sozialisten hatte eine Redakteurin, (sie war später im Kabinett von Frauenministerin Dohnal tätig), entsandt - die sich bereits einen Namen gemacht hatte - offenbar mit dem Auftrag, Steidl in die publizistische Pfanne zu hauen. Richter war der Bürgerrechtler und Grüne Gemeinderat Ekkehard Ziesel, absolut kein Freund der ÖVP. Er vertrat den Standpunkt, ein Politiker müsse in weitem Maße hinnehmen, was für einen „gewöhnlichen" Staatsbürger eine Beleidigung sei. Sich mit dem Vorwurf „Brunnenvergifter" zu wehren, stehe ihm nicht zu. Ich wollte mich lieber verurteilen lassen, als mich zu entschuldigen. Es entstand ein juristisches Scharmützel, das die sozialistische Redakteurin zu einem Zwischenruf zu meinen Gunsten bewog. Die drei Kläger verfolgten in der letzten Reihe die Auseinandersetzungen der Juristen. Mir kamen sie vor wie die drei Dorfheiligen. Zu einer Formulierung, die in meinen Augen keine Entschuldigung war, konnte ich „ja" sagen.

Der Bericht im „Demokratischen Volksblatt" war beinahe wohlwollend.

BÜRGEN UND BAUEN

Unsere Aktivitäten für die Bergbahn liefen auf Hochtouren. Für den Zwischenkredit wurde eine Bürgschaft verlangt. Wenn sich die Gemeinde schon nicht beteiligen darf, dann soll sie wenigstens die Bürgschaft übernehmen, dachte ich. Wieder falsch. Wieder legte sich die Gemeindeaufsicht quer und verbot die Übernahme der Bürgschaft. Diesmal ließ ich nicht locker und insistierte weiterhin, bis der Chef der Gemeindeaufsicht glaubte, meine Hartnäckigkeit abwürgen zu können, mit der Frage, ob ich eine Mitbürgschaft übernehme. Ich wusste, bei negativer Entwicklung würde mein ganzes Vermögen futsch und mein beruflicher und politischer Ruf ruiniert sein. Mein spontanes „Ja" traf ihn auf dem falschen Fuß. Aus der selbst gestellten Falle konnte er sich auch nicht mehr befreien, als er den Finanzreferenten Sebastian Madreiter in die Bürgschaft miteinbezog.

Der Mehrfrontenkampf war noch nicht zu Ende. Im Vertrauen auf die schriftliche Zusage des Raiffeisenverbandes hatten Sebastian Madreiter und ich einen Wechsel über zwei Millionen Schilling unterschrieben. Wenige Tage vor Fälligkeit des Wechsels zog der Raiffeisenverband seine Kreditzusage zurück. Jetzt war Feuer am Dach, denn weder Sebastian Madreiter noch ich konnten eine derartige Summe aufbringen. In dieser verteufelten Situation wandte ich mich an Landeshauptmann Hans Lechner, von dem ich wusste, dass er schon seit Jahren die Entwicklung in Leogang mit großem Interesse verfolgte. Er bewog, wahrscheinlich im Einverständnis mit seinem Stellvertreter und Finanzlandesrat Michael Haslinger, die Landeshypothekenanstalt zur Übernahme der Finanzierung.

Für die weiteren Finanzierungsverhandlungen wurde die Haftung ausgeweitet. Für je 2.500.000,- haben außer Madreiter und mir gehaftet: Leonhard Mühlauer, Kaspar Fischbacher, Sepp Altenberger, Hans Mariacher, Hias Obwaller, Hans Hörl, Jakob Ritter und Herbert Seer. Rieder Siegfried und Toni Madreiter konnten ihre Bürgschaftszusagen nicht realisieren, für sie sprangen Maridl Fischbacher und Helga Obwaller ein. Den Kreis der Bürgen komplettierten die Gemeinde Leogang und – etwas später – der Entwicklungs- und Erneuerungsfonds. Völlig überraschend wurde nun der Gemeinde die Zeichnung eines kleinen Gesellschaftsanteiles erlaubt. Ich lehnte ab, denn ein kleiner Betrag hätte uns bei der Finanzierung kaum weitergeholfen, dafür hätten wir aber möglicherweise bei jedem Jahresabschluss die Gemeindeaufsicht im Nacken gehabt.

Mit Schreiben vom 27. Oktober 1972 hat schließlich nach Teilkrediten die Landeshypothekenanstalt das Darlehen von 15.500.000,- Schilling mit 20-jähriger Laufzeit und 7,75 %-iger antizipativer Verzinsung genehmigt.

Während der gesamten Kreditlaufzeit wurde jede Annuität pünktlich entrichtet, sodass wir nach Tilgung des Darlehens fristgerecht aus der Haftung entlassen wurden. Es hat mir immer ein wenig leid getan, dass die Geschäftsverbindung mit der Hypothekenanstalt abgerissen ist, weil nun im sicheren Bereich die Raiffeisenkasse Leogang hervorgetreten ist.

In den ersten Jahren hat uns sicher geholfen, dass uns durch den Präsidenten der Handelskammer, Alfred Haidenthaler, mit dem ich im Präsidium des Wirtschaftsbundes hervorragenden Kontakt hatte, dreimal 500.000,- Schilling als Zuschuss zugekommen sind, ohne darum gebeten worden zu sein.

Allen Verhandlungen und Besprechungen lagen meine Finanzierungs- und Rentabilitätsberechnungen zugrunde, die der Realität sehr nahe gekommen sind. Das Know-how hatte ich mir als Steuerberater der St. Johanner Bergbahnen, besonders aber bei den Fieberbrunner Anlagen, erworben, wo ich – wie schon gesagt – von Anfang an bei der Gründung mitwirkte.

ZUSÄTZLICHE AKTIONEN

Zwei etwas ungewöhnliche Aktionen sollten nicht unerwähnt bleiben. Da nicht jeder der größeren Zeichnungswilligen die Mittel für den gezeichneten Betrag zur Hand hatte, wählten wir bei den Anwärtern für die Versicherung diejenige Gesellschaft aus, die bereit war, den weniger liquiden Gesellschaftern ein günstiges Darlehen zu gewähren. Das hat hingehauen.

Für größere Werbemaßnahmen fehlte das Geld. Ich stellte dem Roten Kreuz 5.000 Freikarten zur Verfügung, um jedem Blutspender im Land Salzburg mit einer Freikarte zu danken. Meine Überlegung war: Wenn ein Nicht-Leoganger kommt, die Freifahrtkarte einzulösen, wird er vom Gebiet und der Anlage so angetan sein, dass es nicht

bei diesem einen – kostenlosen – Besichtigungsbesuch verbleibt. Die Spekulation ging auf. Es sprach sich relativ schnell im Lande herum, dass man in Leogang gut Ski fahren könne und die günstige Möglichkeit bestehe, ins Saalbacher Skigebiet zu gelangen.

KONSEQUENZ BEI VERTRÄGEN

Noch vor Abschluss der Finanzierung begannen die Verhandlungen mit den Besitzern jener Gründe, die die Gesellschaft für die Aufstiegshilfen und die Abfahrten benötigte. Da mir schon vor Gründung der Gesellschaft zu Ohren gekommen war, dass sich Personen beim Kühbühelbauer in Saalfelden bemühten, die Abfahrtsrechte über seinen Almgrund zu bekommen, entschloss ich mich zum raschen Handeln. Ich kam mit dem Kühbühelbauern zu einer Vereinbarung, dass er mir die Rechte übertrug. Die Kosten der Errichtung des diesbezüglichen Vertrages und die Kosten der Grundbuchseintragung habe ich persönlich bezahlt und nie der Bergbahn weiterverrechnet. Ich verlangte lediglich einen jährlichen Anerkennungszins von 1,- Schilling (8 Cent), der fast immer anstandslos bezahlt wurde.

Die Grundverhandlungen wurden hauptsächlich von Sebastian Madreiter, mir und Hans Mariacher geführt, wobei ich des Öfteren nur die grundsätzliche Zustimmung einholte. Sebastian Madreiter hatte dann die oft undankbare Aufgabe, die Einzelheiten auszuverhandeln. Eine große Hilfe war auch Mitgeschäftsführer Hans Mariacher, der als Viehhändler mit den Bauern nicht nur beste Kontakte hatte, sondern auch aus Erfahrung wusste, wie die einzelnen zu behandeln waren.

Gewisse Verhandlungen waren nämlich oft sehr schwierig bis frustrierend. So habe ich noch lebhaft die Verhandlung mit dem Forsthofbauer Rupert Schmuck vor Augen. Um 18.30 Uhr kam ich zum Forsthofbauer in die aufgeräumte Küche. Hinter dem Tisch saßen die zwei Frauen, der Bruder Hans saß auf der noch warmen Herdplatte. Rupert Schmuck und ich standen mitten in der Küche, weil er mir keinen Sitzplatz angeboten hatte. Ich erläuterte ausführlich unser Vorhaben und welche Rolle sein Grund dabei spiele und bekam als erste Reaktion: „Dös wird eh nix!" Ich bemühte mich intensiv um seine Zustimmung, aber bei jeder Antwort sah er zuerst auf seinen Bruder Hans, der kein Wort sagte, sondern den Kopf entweder schüttelte oder nickte. Es war mir nicht möglich, Rupert Schmuck zu einer positiven Äußerung zu bewegen, sodass ich schließlich nach eineinhalb Stunden sagte: „Rüapi, wir fangen an und wenn's dir nicht recht ist, musst es sagen, dann weichen wir dir aus."

Wegen des Standortes waren wir bei den ersten Verhandlungen unsicher, weil die Materialseilbahn der österreich-amerikanischen Magnesit AG existierte und deren Querung wahrscheinlich einen nicht unerheblichen zusätzlichen Aufwand erfordert hätte. Sie wurde aber 1970 abgetragen.

Bei den Verhandlungen mit den Grundbesitzern haben wir zwei Prinzipien eingehalten: Einerseits haben wir den Grundbesitzern zugesichert, sie grundsätzlich alle gleich zu bezahlen, unabhängig davon, wie gut oder weniger gut sie argumentierten. Außerdem sicherten wir ihnen zu, dass die Familienangehörigen bevorzugt bei der Bergbahn beschäftigt werden.

Während ich als Aufsichtsratsvorsitzender nur mehr bedingt in die laufenden Angelegenheiten einbezogen wurde, begannen für Sebastian Madreiter und seine beiden Geschäftsführer die vielen Kleinarbeiten. In den technischen Anliegen hatten wir im jungen Alfons deMas einen Betriebsleiter gefunden, der in den vier Jahrzehnten seines Wirkens bei der Bergbahn unschätzbare Dienste geleistet hat.

Ich war nur mehr bei den großen Verhandlungen, insbesondere mit Ministerialrat Dr. Beneš vom Verkehrsministerium, dabei.. Die Verhandlungen mit dem Poolpartner Saalbach wurden in erheblichem Ausmaß vom Geschäftsführer Anton Madreiter mitbestimmt.

Über technische Details kann ich keine Einzelheiten berichten, weil ich mich in diesen Dingen nie ausgekannt habe und es auch nicht als meine Aufgabe angesehen habe, mich damit zu befassen.

ASITZBAHNEN – SCHÖNLEITENLIFTE

Von besonderem Interesse war für mich die gegenläufige Entwicklung der gleichzeitig eröffneten Anlagen in Viehhofen. Während Leogang von Anfang an gewinnorientiert arbeitete, schlitterten die mit ausreichender Liquidität ausgestatteten Schönleitenlifte immer mehr in die Verlustzone. Sie mussten schließlich an die Saalbacher verkaufen, die somit nicht nur Poolpartner, sondern auch unsere Minderheitsgesellschafter waren.

1981 hat das Wirtschaftsförderungsinstitut der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft unsere Gesellschaft für die Jahre 1976/77, 1977/78 und 1978/79 überprüft und ist unter anderem zu folgenden Feststellung gelangt: „Das Unternehmen wies im untersuchten Vergleichszeitraum eine durchaus günstige Entwicklung auf, sodass nicht nur eine annehmbare Rentabilität in witterungsmäßig günstigen Jahren erzielt wurde, sondern auch eine befriedigende Liquidität und Unternehmensfinanzierung sichergestellt werden konnte. Die Bilanzstruktur des Unternehmens ist daher zweifelsohne kerngesund und ganz erheblich besser als dies dem Durchschnitt von Vergleichsbetrieben entspricht. Das Unternehmen zeigte im Vergleichszeitraum beinahe in allen Bereichen eine günstige Entwicklung."

Einige Entwicklungen in den letzten Jahren haben mich aber besorgt gemacht, weshalb ich die Feier zum 40-jährigen Bestehen der Bergbahn zum Anlass genommen habe, mich warnend zu äußern:

1. Die Gesellschaft darf nicht zum Selbstbedienungsladen für einzelne Gesellschafter – ganz gleich wie groß – degenerieren.

2. Die gute wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft darf nicht dazu führen, sie zum Träger-Finanzier für Aktivitäten heranzuziehen, wofür andere mehr zuständig wären (Gemeinde, Tourismusverband, Gastronomie etc.)

3. So erfreulich es ist, dass tourismusabhängige Gesellschafter – und auch Unternehmer, die keinen Groschen gezeichnet haben – vom Aufschwung profitieren, für die anderen Gesellschafter wäre eine gelegentliche Ausschüttung Dank, Anerkennung und Hilfe für ihr risikobehaftetes Engagement. Der Hinweis auf die Wertsteigerung des Anteils ist keine vollwertige Kompensation für die Ausschüttung.

VERTANE CHANCEN

Als Steinbock-Geborener hatte ich allerdings das Prinzip (wie die echten Steinböcke), zuerst das Gebiet zu markieren und dann in diesem Gebiet auszubauen. Deshalb schlug ich vor, den Biberglift, der uns angeboten wurde, zu übernehmen. Ich kam aber damit nicht durch. Ebenso hatte ich keinen Erfolg, als ich Ende der 70er Jahre vorschlug, zu einmalig günstigen Konditionen die Mehrheit an den Gasteiner Bergbahnen zu erwerben. Mir war nämlich bekannt, dass der neue Geschäftsführer, Hans Schober, ein besonders tüchtiger Mann war, was er ja auch im Laufe seiner Tätigkeit bewiesen hat. Auch mein dritter diesbezüglicher Versuch schlug fehl. Ich schlug bei der Aufsichtsratssitzung im Jahr 1977 die sogenannte Kreisellösung vor, nämlich mit zwei Liften vom Ort Leogang auf die Durchen und in weiterer Folge auf den Asitz zu kommen. Außer Fritzenwallner, der im Namen der Schönleitenlifte sprach, war niemand dagegen. Sebastian Madreiter meinte, er würde die Asitzerschließung vom Schwarzbachtal bevorzugen.

Ein Wermutstropfen bleibt insofern, als es nicht gelungen ist, die Viehhofner Seite zu erschließen, was uns Prof. Rösner besonders ans Herz gelegt hatte. Auch für mich ist die Abfahrt nach Viehhofen die attraktivste des ganzen Gebietes, ich halte sie auch für die lukrativste. Ich habe immer von der „Geldmühle" gesprochen. In der Sitzung am 14. Juli 1978 hat die Bürgengemeinschaft, die weitgehend mit dem Aufsichtsrat identisch war, beschlossen, mit den Viehhofner Grundbesitzern wegen der Auffahrts- und Abfahrtsstrecke zu verhandeln. Nur Sebastian Madreiter als Bürgermeister stand diesem Beschluss mit Vorbehalt gegenüber. Irgendwie verständlich, denn als Bürgermeister wollte er in erster Linie den Ausbau und die Verbesserung im eigenen Gemeindegebiet. Für die Verhandlungen wur-

den die Geschäftsführer Toni Madreiter und Hans Mariacher nominiert. Daraus ist allerdings zu meinem großen Kummer nichts geworden.

Aus meiner parlamentarischen Tätigkeit wusste ich, dass die aufkeimende Grün-Bewegung Neuerschließungen und Ausweitungen von Aufstiegshilfen außerordentlich kritisch gegenüberstehen würde. Deshalb war es mir ein besonderes Anliegen, noch vor dem Vorhandensein einschränkender gesetzlicher Beschlüsse Tatsachen zu schaffen (wie dies die Saalbacher auch mit dem Seekarlift und dem Spieleck-Schlepper getan hatten).

Mitte der 80er Jahre kam es zu einer Kampfabstimmung wegen der Aufstiegshilfe auf die Durchen, die, es wurden nie genau die Stimmen gezählt, bei einem Verhältnis von ca. 50:50 abgelehnt wurde. Daraufhin zog ich mich als Vorsitzender des Aufsichtsrates zurück, verfolgte aber natürlich weiter mit innerer Anteilnahme die Entwicklung unserer Gesellschaft.

DIE LÖWENLIFTE

Weil ich sah, dass bei den Leoganger Bergbahnen kein gesteigertes Interesse an der Erschließung der Viehhofner Seite bestand, ich aber überzeugt war, dass dort eine Aufstiegshilfe besonders lukrativ sein würde, gründete ich die Löwenlift GmbH. Ich gewann dazu den Generaldirektor der Wüstenrot Versicherungs AG, den Leoganger Franz Steiner sowie Jakob Ritter, Herbert Seer, einige Saalbacher und – leider – auch Herbert Pasterer mit einer seiner Gesellschaften. Leider deshalb, weil Pasterers Gesellschaft – neben Wüstenrot mit dem größten Anteil – seiner Einzahlungsverpflichtung nicht nachkam.

Mit Vehemenz stürzten sich Herbert Seer und Jakob Ritter in die Arbeit, gewannen die meisten Viehhofener Grundbesitzer für sich, und mit Wüstenrot im Rücken schien der Realisierung des Projektes nichts mehr im Wege zu stehen. Sogar Schlägerungen für die Abfahrtstrasse wurden vorgenommen. Die 30.000,- Schilling Strafe für die Schlägerung ohne Genehmigung zahlten wir ohne Murren. Die Pläne wurden von Pasterer Seite ausgearbeitet. Wie bei allen diesen Vorhaben gab es Proteste der Grünen.

Landeshauptmann Katschthaler prüfte das Vorhaben an Ort und Stelle und stellte seine Zustimmung in Aussicht. Landesrat Raus deponierte sein „Ja" beim Viehhofen-Besuch sogar in der Zeitung. Einzig die für den Naturschutz zuständige Landesrätin Heidrun Widrich sagte „nein". Die Proteste nahmen zu, die Regierungsmitglieder bekamen kalte Füße und verweigerten die Zustimmung.

Daraufhin änderte die Löwenlift GmbH ihre Planung derart, dass der Aufstieg auf dieses zum Skifahren ideal geeignete Gelände auf die Ostseite verlegt wurde. Für dieses neue Projekt gewannen wir Loiś Hörl, Örgenbauer in Saalfelden, als kraftvollen Mitstreiter. Die Planung sah eine Aufstiegshilfe von Harham auf den Haiderberg vor, um

von dort über mehrere Anlagen auf Schaberg und Asitz zu gelangen. Dass die Abfahrt nach Saalfelden attraktiv und schneesicher sein würde, wussten wir aus mehreren Begehungen und Abfahrten. In Harham hätten wir Parkplätze für 1.000 Autos haben können, direkt neben der Straße. Die Situation wäre ähnlich gewesen wie in Scheffau in Tirol, wo die Parkplätze neben der Straße eine unwiderstehliche Anziehungskraft auf die Skifahrer, die insbesondere aus Deutschland kommen, ausüben. Gleichzeitig hätten wir damit die prekäre Parkplatzsituation in Saalbach entschärft und den Autofahrern mindestens 30 bis 40 Kilometer Autofahrt in einem unfallträchtigen Zufahrtsbereich erspart.

Der Saalfeldner Bürgermeister Günter Schied, der vom ersten Tag an in das Projekt eingeweiht wurde, war sehr dafür und in der Pinzgauer Bürgermeisterkonferenz waren alle Bürgermeister, mit Ausnahme von Peter Mitterer aus Saalbach, dafür. Nun begannen die Grünen aus allen Rohren zu schießen. Mit völlig sachfremden Argumenten glaubten sie, das Projekt bekämpfen zu müssen. Den unsachlichen Argumenten schloss sich der Landesumweltanwalt polemisch an. Mit Fachlehrer Salzmann, den Chef der Saalfeldner Grünen, traf ich mich vor der Veröffentlichung des Planes, wobei ich erklärte, jede sachliche Kritik zu akzeptieren und er versprach, Polemiken zu vermeiden. Leider hielt er sich nicht daran.

Da auch die Zeitungen diesem Projekt eher skeptisch gegenüberstanden, begannen den Damen und Herren der Landesregierung die Knie zu zittern. Mit Generaldirektor Ludwig Scharinger von der oberösterreichischen Raiffeisenbank hatte ich schon erste Finanzierungsgespräche geführt. Viel Geld war schon für Planungen und Gutachten ausgegeben worden, doch die Landesregierung wollte sich nicht festlegen. Ich krachte mit Landeshauptmann-Stellvertreter Wolfgang Eisl zusammen, verlor mit dem Erschließungssachverständigen aus dem Innviertel die Gesprächsbasis und drängte Landeshauptmann Franz Schausberger zu einer Entscheidung. Er lud mich mit Bürgermeister Schied und Bürgermeister-Stellvertreter Herbert Maier zu einer Sitzung der Landesregierung ein, um allen Regierungsmitgliedern die Erschließungsabsichten darzulegen. An sich war das überflüssig, weil ich ja schon alle Regierungsmitglieder mit ausführlichen Unterlagen versorgt hatte. Landestagswahlen standen vor der Tür. Ja zu den Plänen zu sagen, hätte Stimmen kosten können, abzulehnen hätte viele verärgert. Also verlangte der nie mit besonderem Mut ausgestattete Landeshauptmann, die Pläne nochmals zu überarbeiten. Inzwischen würden die Wahlen vorbei sein.

Zu meinem Erstaunen ließ mich Landeshauptfrau-Stellvertreterin Burgstaller wissen, dass nun eine Erschließung Viehhofens nichts mehr im Wege stünde. Der Erschließungs-„Sachverständige" lief uns in den Chiemseehof nach. Gegen das Viehhofen-Projekt habe man nichts mehr, man würde es quasi als Kompensation begrüßen.

Ich hatte aber von diesem Wankelmut und dieser politischen Feigheit genug.