



Alois Schwaiger

Leoganger Bergbahnen

**Von den Anfängen
und der Entwicklung**

Herausgeber:	Leoganger Bergbahnen 2019
Verfasser:	Dr. Dipl.Ing. Alois Schwaiger alois.schwaiger@aon.at
	92 Seiten 187 Bilder
Einbandbild	Erster Sessellift 1972 Bild: Bergbahn

Inhaltsverzeichnis

Erste Lifтанlagen in Leogang	5	Kabinenbahn	48
1952 Schratteгegglift	5	Planung	48
1958 Schanteilift	6	Bau Kabinenbahn 1991	50
1961 Embachlift	10		
1964 Wimbachlift	11	Sportarena	54
1968 Krallerlift	13		
1970 Rainerkogellift	13	Steinbergbahn	57
1978 Übungslift Madreit	13	Bau Steinbergbahn 2014	58
		Bau Mittelstation	59
1. Leoganger Schiliftgesellschaft	14	Probetrieb	60
		Echtbetrieb	61
Leoganger Bergbahnen GmbH	14		
Asitzlifte	15	Beschneigung	62
Asitz - Schigebiet vor Erschließung	15	Bau Wasserversorgung	64
Stufen der Asitzerschließung	16		
Projektierung Sessellifte Sektion 1 und 2	18	Pistenpflege	67
Bau Sektion 1 Kühbühel-Sessellift	22		
Inbetrieбname 1. Sektion Hütten-Kühbühel	25	Zusatzprojekte	69
Planung Sektion 2 Kühbühel-Asitz	26	Bikepark	69
Bau Sektion 2 Kühbühel-Asitz	28	Sinne Erlebnispark	73
		Leo-Spielewanderweg	75
Die Mitarbeiter der ersten Stunde	36	Leos Kinderland	76
Lifte in der Asitzmulde	37	Rodelbahnen	77
Bauarbeiten	37	Nitro Snowpark	78
Muldenlift	39	Flying Fox XXL	79
Muldenbahn-1	40		
Muldenbahn-2	40	Betriebsergebnis, Frequenzen	80
Asitz 4-er Sesselbahn	42		
Asitzkogellift	44	Geschäftsführer	81
Asitzkogel Sportbahn 2000	44		
Sonnkogellift	45	Aufsichtsrat-Präsident	81
Almlift	46		
Übungslift am Berg	47	Kunst am Berg	82
Übungslift Riederfeld	47	Skulpturenpark	82

Konzertveranstaltungen	83
Theaterveranstaltungen	83
Gastronomie am Asitz	84
Alte Schmiede	84
AsitzBräu	85
Stöcklalm	86
Forsthofalm	87
Hendlfischerei	87
Steinadler-Panoramabar	88
Anhang	89
Erste Leoganger Schilift GmbH	89
Leoganger Bergbahnen GmbH	90
Jahres-Schneehöhen in Leogang	92

Erste Liftanlagen in Leogang

1952 Schrattenegglift

Der erste Schilift in Leogang war beim **Schrattenegg** oberhalb des Badhauses situiert. Die Familie Baron Theobald Seyffertitz beherbergte im Badhaus bereits Wintergäste, die überwiegend aus Adelskreisen und aus der Finanzwelt kamen. Aber auch ein Dichter (Eugen Roth), ein Dirigent (Herbert von Karajan) und Nobelpreisträger (Karl Frisch, George von Hevesy).

Schilehrer war Sepp Altenberger vom Krallerhof. Der Lift bestand aus einem einfachen Kunststoffseil das über eine Umlenkrolle und einen Dieselmotor angetrieben wurde. In das Seil klemmte man sich mit einem Holzkloben ein, an den an einem Seil ein Sitzbrett befestigt war. Die Gehänge wurden mit einem Bugelkorb wieder zur Talstation transportiert.



Hängevorrichtung des Schratteneggliftes

Bild: Seyffertitz



Liftrasse des Schratteneggliftes

Bild: Seyffertitz

Eine detaillierte Beschreibung darüber findet sich in:

Alois Schwaiger, Bad Leogang,
Vom Heilbad zum KubinKabinett, 2008
in www.ortsgeschichte-leogang.at

1958 Schanteilift

Der Schanteilift wurde 1958 vom Kirchenwirt errichtet.

Die erste Version hatte eine abenteuerliche Einrichtung für den Taltransport der Gehänge - sie rutschen auf einem Drahtseil hinunter in die Talstation, wo sie mit großem Krach in einer Kiste landeten.

Später hat dann der Leoganger Schmiedemeister De Mas eine bessere technische Lösung dafür gefunden mit einem Umlaufseil zum Einhängen.

Der Lift war eine Sensation für die Dorfjugend und die Schischule Sepp Altenberger vom Krallerhof hatte vorwiegend holländische und deutsche Gäste. Der Autor hat sich da 1958 seine Hilfsschilehrer-Sporen verdient.



Liftrasse des Schanteiliftes 1958

Bild: Leonhard Höck



Gehänge 1958

Bild: Schachermayer

Ab 1959 hat die neu gegründete **1. Leoganger Schiliftgesellschaft** den Betrieb des Schanteiliftes übernommen.

1980 erfolgt ein Neubau des Schanteiliftes mit erweiterter Länge von 416 m, Förderhöhe 73 m, Kapazität 795 Personen/Std. durch den Kirchenwirt.

AR 16.7.1998

Der nächste Neubau des Schanteiliftes erfolgte dann 1998 durch die Leoganger Bergbahnen-GmbH.



Neubau 1998

Bild: Bergbahn



Nachtschifahren auf dem Schantei 2003

Bild: Bergbahn

Beschneiungsanlage

Eine Studie über die Wirtschaftlichkeit einer Beschneiung des Schantei- und Wimbachliftes mit Teich, Beleuchtung, Schneekanonen ermittelt einen Investitionbedarf von 12 Mio S (872.074 €).

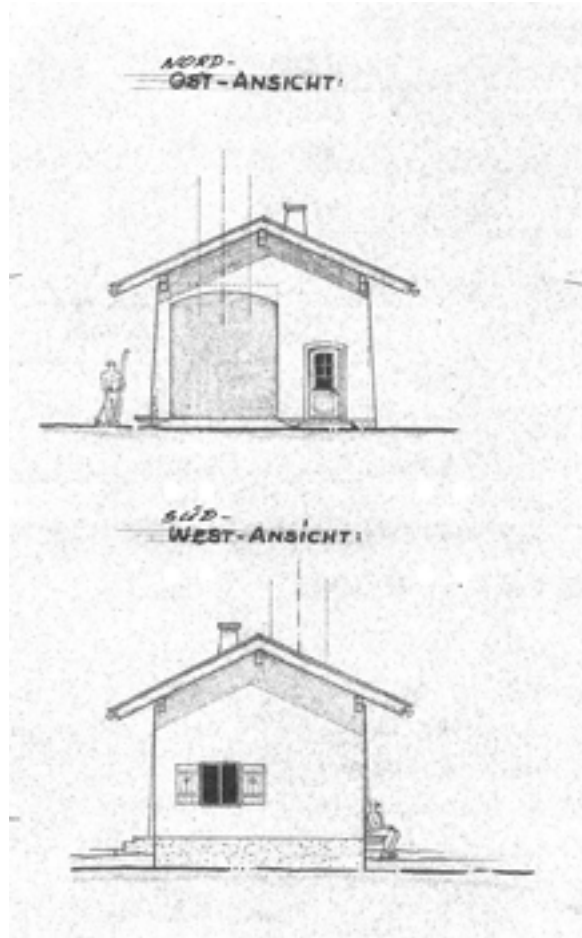
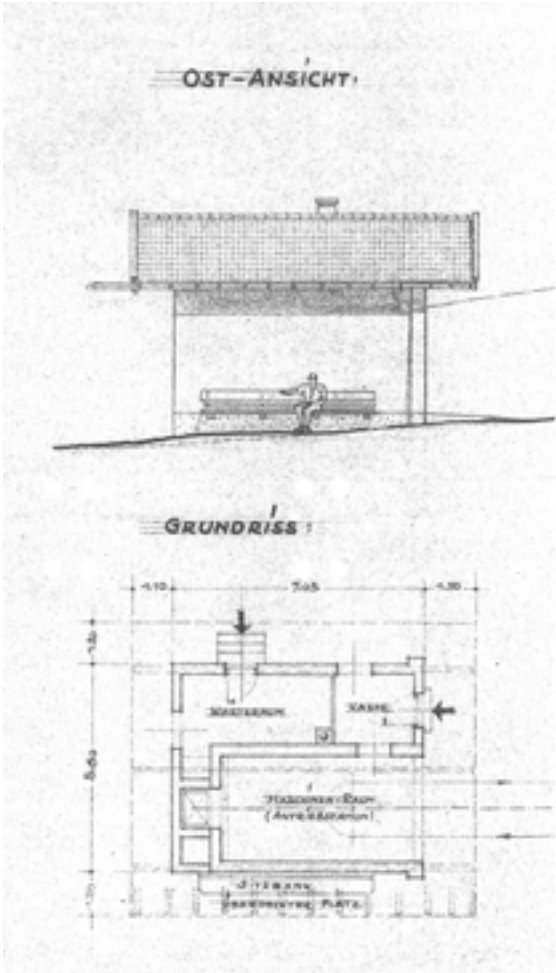
1998 wird die Beschneiung des Schanteiliftes realisiert mit Kosten von 1,4 Mio S (101.742 €). Die Gemeinde stellt das Wasser für die Schneekanonen aus dem Überwasser der Gemeindewasserleitung kostenlos bei.



White-Style Wettbewerb 2011 auf dem Schantei

Bild: Gemeindeamt

Talstation des ersten Schanteiliftes



Bilder: Bergbahn

1961 Embachlift

Der nächste Lift wurde oberhalb des Embachhofes gebaut.

An diesem Kleinschlepplift waren Sebastian Madreiter (Embachhof), Sepp Altenberger (Krallerhof) und Leonhard Mühlauer (Brandstatthof) beteiligt. Geschäftsführer war Sebastian Madreiter.

Das Gelände war aber für Anfänger zu schwierig und für Geübte zu kurz und daher wurde der Lift 1970 abgebaut.



Talstation des Embachliftes 1962

Bild: Krallerhof

Der Geschäftsführer Sebastian Madreiter, Embachbauer berichtet:

Im Herbst 1961 kauften wir, Altenberger-Krallerhof, Müllauer-Brandstatthof und ich, eine altertümliche Kleinliftanlage aus St. Jakob im Defreggental. Wir lieferten dieses Zeug mit einem vom Sägewerk Hartl geliehenen LKW über die Großglocknerstraße zu mir und stellten diese Anlage auf unserer Weide auf.

Die Betriebsbewilligung wurde im Dezember 1961 ausgestellt.

Die Gäste strömten zwar nicht in Scharen an, aber man suchte mit allen Mitteln den Wintertourismus, wenn auch bescheiden, aufzubauen.



Pistenpräparierung beim Embachlift 1962

Bild: Josef Madreiter

1964 Wimbachlift

Ein wesentlicher Schritt in der Wintersportentwicklung von Leogang war 1964 der Bau des Wimbachliftes durch den Tiroler Jakob Maikl-Cristallnig. Erstmals wurde ein anspruchsvolles Gelände mit mehreren Abfahrten erschlossen.

Sehr aufwändig war allerdings die Präparierung der drei Pisten mit einer 3 m breiten selbstgebauten Walze, die der Obermadreit Zenzei ohne Bremse ins Tal steuerte, nachdem sie vorher mit dem Lift hinaufgezogen wurde (siehe Bild einer solchen Walze beim Embachlift).

Später hat er mit einem Schidoo in stundenlanger Nacharbeit die Piste präpariert.

Der Autor erinnert sich an die misslungene Eigenkonstruktion einer Pistenwalze mit einem 34 PS-VW-Motor und Ketten mit Aluminiumprofilen, die der Autor bei seinem Arbeitgeber Aluminium Ranshofen beschaffte. Man hat damit nur die Talstation präparieren können, bergauf verließen die 34 PS die Kraft.

Der Lift war 1037 m lang, hatte eine Förderhöhe von 322 m und konnte 420 Personen/Std. transportieren.

1971 übernahmen die Leoganger Bergbahnen nach einer Kapitalaufstockung den Wimbachlift.

1975 Neubau des Wimbachliftes als moderner Doppelschlepplift mit Länge 1095 m, Förderhöhe 349 m, Kapazität 1200 Personen/Std.

Der alte Wimbachlift (STEMAG) und der Dieselmotor des Rainerkögei-Liftes soll nach Großarl um 210.000.- S (15.261 €) verkauft werden.

Frequenz Wimbachlift sehr schlecht. Einnahmen im Winter 2000/2001 nur 200.000.- S (14.535 €). Betriebskosten 600.000.- S (43.604 €) pro Jahr. 400-600 Fahrten/Tag. Eine Einstellung des Liftes wird diskutiert und die Einstellung und der Abbau des Liftes beschlossen.

Eine Unterschriftenaktion für Wiedereröffnung des Wimbachliftes ist ohne Erfolg.

Der Wimbachlift ist seit 2 Jahren (2001) nicht in Betrieb und wird abgerissen.



Wimbachlift 1964

Bild: Bergbaumuseum



Talstation Wimbachlift 1972

Bild: Schachermayer



Bergfahrt mit dem Wimbachlift

Bild: Leonhard Höck

1968 Krallerlift

Sepp Altenberger baute 1968 neben seinem Hotel für die Hausgäste einen Lift, der in erneuerter Form auch heute noch in Betrieb ist.



Talstation des Krallerhofliftes 1968

Bild: Krallerhof

1970 Rainerkogellift

Der Lift wurde 1970 durch die 1. Leoganger Schiliftgesellschaft gebaut.

Länge 447 m, Förderhöhe 111 m, Förderleistung 870 Pers./Std.

AR 18.3.1992

1992 wurde der Rainerkogellift wegen zu geringer Frequenz abgetragen.

1978 Übungslift Madreit

1978 wurde neben dem Wimbachlift ein Übungslift gebaut.

Länge 232 m, Förderhöhe 37m, Kapazität 719 Personen/Std.

Kosten S 430.000.- (31.249 €)

1. Leoganger Schiliftgesellschaft

Ein Arbeitsausschuss bestehend aus:

Leonhard Tribuser	Hans Schwabl	Sepp Altenberger
Josef Gschwandtner	Anton Madreiter	Dipl.Ing. Ernst Rotter
Josef Herzog	Sebastian Madreiter	Kaspar Fischbacher

haben 1959 die **1. Leoganger Schiliftgesellschaft** mit einem Grundkapital von 100.000.- S (7.267 €) gegründet.

25 Gesellschafter, vorwiegend die Gastwirte und Gewerbetreibenden des Dorfes, gehörten der Gesellschaft an und auch die Gemeinde Leogang beteiligte sich mit 15.000.- S (1.090 €).

Geschäftsführer war Josef Gschwandtner und Betriebsleiter Toni Madreiter.

Diese Gesellschaft übernahm dann vom Kirchenwirt die Konzession für den Betrieb des Schanteiliftes.

Leoganger Bergbahnen GmbH

1971 haben die selben Gesellschafter wie bei der „**1. Leoganger Skiliftgesellschaft**“ unter Geschäftsführer Sebastian Madreiter diese neue Gesellschaft gegründet.

Das Stammkapital wurde in der Folge von 100.000.- S auf 5 Mio S erhöht, wobei zu den bestehenden Gesellschaftern zusätzliche zugelassen wurden.

Der Gegenstand der Gesellschaft ist die Errichtung, der Kauf, der Pacht und der Betrieb von Beförderungsanlagen, insbesondere von Schlepp- und Sesselliften sowie Seilbahnen.

Weiters der Bau, der Kauf, der Pacht und der Betrieb von Anlagen und Einrichtungen für die Beherbergung, Verpflegung und Unterhaltung von Gästen.

Weitere Details zu diesen beiden Gesellschaften siehe **Anhang**.

Asitzlifte



Schneemeer vor der Asitzhütte 1955
Bild: Sepp Altenberger



Asitzmulde vom Schaberg aus 1930
Bild: Bergbaumuseum



Asitzhütte und Großer Asitz 1939
Bild: Bergbaumuseum



Blick auf Asitzhütte und Großen Asitz 1960
Bild: Leonhard Höck

Stufen der Asitzerschließung

Die Geschichte der Asitzerschließung fand in folgenden Schritten statt:

1971 Bau 1. Sektion Aitz-Sesselbahn auf den Kühbühel

1972 Bau 2. Sektion Asitz-Sesselbahn auf den Asitz

1972 Bau Asitzgipfelloft

1989 Bau Asitzgipfel 4er-Sesselbahn
(Umsetzen des bestehenden Lifts zum Almlift)
2008 Bau 8-er Asitzgipfelbahn

1972 Bau Asitzkogelloft

Anschlusslift nach Saalbach/Schönleitenbahn

1975 Bau Asitzmuldenlift

2003 Neubau Asitzmuldenbahn

1975 Gemeinsame Schikarte mit Leogang- Saalbach-
Hinteglemm wird eingeführt, die Schischaukel
ist realisiert

1976 Bau Riederfeldlift

1998 Umbau Riederfeldlift

1982 Bau Almlift

2010 4-er Sesselbahn von Asitzgipfel übersetzt

1985 Bau der Werkstätte oberhalb der Mittelstation
und Pistengeräte-Garage

1989 Bau Sonnkogelloft

1991 Bau Einseilumlaufbahn (8-er Kabinenbahn)
statt der Sesselbahnen Asitz 1 und 2

1994 Bau der Beschneiungsanlage mit Pumpstation
in Schwarzleo, auf der Forsthofalm und
bei der Werkstätte auf der Mittelstation

1998 Inbetriebnahme Schidata- Zutrittssystem

2000 Errichtung „Sinne-Erlebnispark“ auf der
Mittelstation

1999 Bau der 6er Sesselbahn Sportbahn2000 auf den
Asitzkogel als Verbindung zu Saalbach

2001 Bau und Eröffnung des Bikeparks Leogang

2002 Errichtung des Nitro-Snowparks in der
Asitzmulde

2003 Bau der 6er Sesselbahn in der Asitzmulde

2004 Bau des Speichersees zwischen Kl. und Gr.
Asitz und Erweiterung der Beschneiungsanlage
in der Asitzmulde, Pumpstation für Quellwasser
bei Talstation Muldenbahn

2006 Umbau der Talstation der Asitzbahn zur
„Sportarena“

2006 Bau Übungslift Bergstation
Errichtung Leos-Kinderland bei der Talstation

- 2008 Errichtung 8er-Asitzgipfelbahn
Bau der Sommerrodelbahn bei der Bergstation
- 2009 Errichtung 4-er Almbahn durch Übersetzung 4-er
Sesselbahn Asitzgipfel
- 2010 Erweiterung der Sportarena in der Talstation um
Sportshop Mitterer
Durchführung 1. Mountainbike-Weltcup im
Bikepark Leogang
- 2010 Umbau einer Werkstätte und Garage für
Pistenfahrzeuge oberhalb der Mittelstation
- 2011 Errichtung „Flying Fox XXL“ auf der Mittelstation
mit 1,6 km langer Seilrutsche zur Oberhofalm
- 2012 Klang-Sommerrodelbahn bei der Bergstation
- 2014 Bau Steinbergbahn
- 2015 Bau Muldenbahn 2
- 2016 Speicherteich Asitz 2 oberhalb der Mittelsation
der Asitzkabinenbahn
- 2017 Erlebnispark „Stille Wasser“ als Erweiterung des
Sinne-Erlebnisparks
- 2018 Bau 8-er Asitzmuldenbahn

Projektierung Sessellifte Sektion 1 und 2

1970 begannen, initiiert durch Bürgermeister Dr. Albert Steidl, die Planungsgespräche für die Erschließung des Asitzgebietes.

In einem Interview 2005 mit dem Autor hat Dr. Albert Steidl die ersten Schritte zu Erschließung des Asitzgebietes wie folgt erzählt:

Hast Du mit der Erschließung des Asitzgebietes und der Vision der Verbindung mit Saalbach die große Zukunft für Leogang gesehen?

Nein, die Verbindung mit Saalbach war nicht die ursprüngliche Absicht, sondern einfach die Erschließung des Asitzgebietes. Ich habe mit Prof. Rössner, der als Sachverständiger beauftragt war, das Asitzgebiet begangen und er hat das Gebiet als hervorragend befunden, aber noch hervorragender die Hänge nach Viehhofen. Er hat dann in seinem Gutachten davon gesprochen, die Hänge nach Viehofen zu erschließen.

Ich muss aber vorrausschicken, dass es ursprünglich der Wunsch des Landes und der Wintersportkommission, die derartige Projekte hat genehmigen müssen, war, auf den Biberg zu fahren und mit Saalfelden eine Schischaukel zu machen. Nach vielen Überredungen konnte ich die Wintersportkommission dazu bewegen, zu gestatten, dass wir zuerst auf den Kühbühel fahren und dann erst herausen, also in Leogang selbst, zu bauen beginnen.

Die Finanzierung war ungemein schwierig, denn ich bin ja von Haus zu Haus gegangen und Mitarbeiter von mir wie Madreiter, Fischbacher, Mariacher, Ritter haben das gleiche getan, wir haben viele Zusagen bekommen, aber als es dann ans Zahlen ging, sind sehr viele abgesprungen und insbesondere

von den vermeintlich Großen, also den Gastwirten im Ort, haben wir so gut wie nichts bekommen, wobei es natürlich rühmliche Ausnahmen gab.

War das auch ein Kampf Vordertal gegen Hintertal?

Und in dieser Situation, das muss ich mit Dankbarkeit vermerken, hat sich Landeshauptmann Lechner eingeschaltet und hat sich zusammen mit Landeshauptmann-Stv. Haslinger, der Finanzlandesrat war, um die Finanzierung bemüht und die Hypothekenbank dazu gewonnen, den Kredit zu genehmigen. Wir haben dann in weiterer Folge mit der Hypo sehr gut zusammen gearbeitet.

Es ist im ersten Winter die Belegung bzw. Ausnützung wegen Schneemangel bis zum Kühbühel nicht gut gewesen, aber uns war uns natürlich klar, wir müssen hinauffahren, ohne Asitz wird es auf die Dauer nicht gehen und so haben wir uns entschlossen, weiter zu bauen.

Wie gesagt, es war nicht einfach ein 30 Mio S -Projekt (2.180.185 €) mit 3 Mio S (218.018 €) Eigenkapital durchzuführen, aber es ist letzten Endes gelungen, wozu uns auch immer einige Leute, wie der verstorbene Leopold Radauer, der Geschäftsführer des Gebietsverbandes Pinzgauer Salachtal und insbesondere auch der Saalbacher Bürgermeister Peter Mitterer sen. ermunterten.

Ist Saalbach zu diem Zeitpunkt schon in die Gesellschaft eingestiegen?

Nein, nur die Schönleitenlift-Gesellschaft des Herbert Pasterer mit 25%.

Die Finanzierung war auch deshalb so schwierig, weil die Gemeindeaufsicht jede Beteiligung der Gemeinde verboten hat. Sie konnte schließlich nur dadurch bewerkstelligt werden, dass 11 Gesellschafter mit ihrem gesamten persönlichen Vermögen gehaftet haben, sonst wäre es nicht möglich gewesen.

Später hat mir der Hofrat der Gemeindeaufsicht gesagt, es sei seine größte Fehlentscheidung gewesen, der Gemeinde die Beteiligung nicht zu erlauben, denn schon im 2. Jahr schrieb unsere Gesellschaft Gewinne und in einigen Jahren hatten wir Jahresgewinne in der Höhe des Eigenkapitals.

Interessanterweise hat dann auf der Saalbacher-Seite Herbert Pasterer, damals in der Gemeinde Saalbach als Vizebürgermeister tätig, mit vielen Gesellschaftern die Schönleitenbahn gebaut. Er hat auch keinen ERP-Kredit bekommen, weil er zu viel Eigenkapital, über 50%, gehabt hat. Nach einigen Jahren haben wir, wie gesagt, Gewinne geschrieben, er hat aber immer Verluste gemacht.

Aber es hat sich gezeigt, dass wir fast unbewußt eine Schischaukel zusammen gebracht haben, die sofort angenommen wurde mit dem Handycap, daß kein gemeinsamen Kartenverbund bestand.

Später hat Pasterer seine Gesellschaft an die Saalbacher verkaufen müssen und so haben wir letzten Endes die Gemeinschaft der Leoganger Bergbahnen mit den Saalbacher Gesellschaften hergestellt, die bisher hervorragend funktionierte.

Leider ist es bis heute nicht zum Erweiterungsbau nach Viehofen gekommen, obwohl diesbezügliche Vorarbeiten geleistet wurden. Ich habe Ende der Siebzigerjahre mit Bürgermeister Peter Mitterer sen. in Viehhofen ein Gespräch geführt, wo er, begeistert von der Idee, mitgetan hätte, aber einige Wochen später habe ich zu meinem Bedauern erfahren müssen, dass Saalbach sein Interesse zurückzieht.

Jedenfalls hat der Bau dieser Anlage entscheidend zur Entwicklung des Tourismus beigetragen und meine Vorstellung, dass wir eines Tages eine Nächtigungszahl von 600.000.- bis 700.000.- erreichen, wird sich erfüllen. Ich habe allerdings bei der Eröffnung der Bahn auch die Einschränkung gemacht, mehr sollten es nicht sein, denn Zustände wie in Saalbach wollen wir in Leogang nicht haben.

Anmerkung: Im Jahr 2015 wurde eine Nächtigungszahl von 633.236 und im Jahr 2016 von 688.960 erreicht !)

Die **1. Leoganger Schiliftgesellschaft** war in dieser Phase als Träger der Konzession für Liftbauten voll integriert und die meisten Gesellschafter unterstützten das neue Vorhaben.

Es wurde ein umfangreiches Konzept für die Schierschließung ausgearbeitet mit dem Titel:

„Die Erschließung des Asitz-Schigebietes und der liftmäßige Zusammenschluss Leogang-Saalbach mit Investitionsbedarf und Wirtschaftlichkeitsberechnung.“

Das Asitzprojekt wurde zielstrebig vorangetrieben und 1971 erfolgte durch eine Änderung des Gesellschaftsvertrages der 1. Leoganger Schilift GmbH die offizielle Gründung der „Leoganger Bergbahnbahnen GmbH“ unter der Geschäftsführung von Sebastian Madreiter mit einem Kapital von 5,4 Mio. S (392.433 €). Betriebsleiter war Alfons De Mas.

Die Anteile der Gesellschafter der 1. Leoganger Schiliftgesellschaft wurden in die neue Gesellschaft übernommen und wer nicht an die Zukunft dieses neuen Unternehmens geglaubt hat, hat verkauft.

Geschäftsführer Sebastian Madreiter berichtet über diese Projektphase:

In erster Linie muss man sagen, die Ausdauer und Energie und die ganze Anregung ist sicherlich von Dr. Steidl ausgegangen, er war da absolut der Meinung, in Leogang muss

was geschehen, dass der bischen Sommerfremdenverkehr allein nicht genügt, und dass nur mit einer zweiten Saison die gewerbliche Entwicklung von Gastronomie und Hotellerie zustande kommen kann. Man hat gesehen, dass man das Asitzgebiet erschließen muss und für mich persönlich war es von Anfang an ein großes Bedürfnis, die Verbindung nach Saalbach voran zu treiben bzw. nach Möglichkeiten dafür zu suchen.

Man ist davon ausgegangen, dass man zwei Doppelsesselbahnen als moderne Aufstiegshilfe braucht, denn eine Pendelbahn wäre rein finanziell nicht in Frage gekommen.

Und es war daran gedacht, in der Asitzmulde Schlepplifte hinzustellen, damit eine Verbindung mit Saalbach zustande kommt. Das Projekt hat um die 12,5 Mio. S (872.074 €) gekostet. Mit den Eigenmittel war das grundsätzlich so, dass das Ministerium einen Eigenmittelnachweis von 50% der Kosten verlangt hat, das haben wir in etwa nachweisen können.

Insgesamt haben wir 174 Gesellschafter für dieses Projekt begeistern können, wenn auch zum Teil die Zeichnungen sehr klein waren. Da waren Zeichnungen mit 500 S (36 €), aber auch Zeichnungen mit 270.000.- S (19.622 €). Das Bedauerliche im Ganzen war, dass sich einige kompetente Tourismusbetriebe dagegen gestellt haben und dafür überhaupt kein Verständnis aufbringen konnten.

(Madreiter, S., 2005)

Der Liftbau der 1. Sektion auf den Kühbühel war im Sommer 1971 voll im Gang, die Stützenfundamente wurden betoniert und die Stützen angeliefert. Eine Materialseilbahn nahmen ihren Betrieb auf.

Zur Finanzierung wird vermerkt, dass bereits 5,4 Mio S (392.433 €) Stammkapital gezeichnet wurden. Eine Erweiterung auf 8 Mio S (581.383 €) war sicher, 10 Mio S (726.728 €) war das Ziel, wobei das Kapital möglichst aus Leogang, Saalfelden und Saalbach aus Kreisen, die vom Fremdenverkehr profitieren, kommen sollte.

Ein Werbebudget von S 80.000.- (5.814 €) wird beschlossen.

Dr. Albert Steidl war der Hauptpromotor dieser Asitzerschließung.

Kostituierung des Aufsichtsrates

Am 12.8.1971 wurde Dr. Albert Steidl einstimmig als Vorsitzender des Aufsichtsrates gewählt.

Weiters wurde beschlossen, ein Pistengerät der Firma Käsbohrer um 575.000.- S (41.787 €) anzuschaffen und ein zweites zu gemieten (S 15.000.- (1.090 €) je Betriebsmonat).



Der Kühbühel zur Zeit der Projektierung 1970

Bilder: Bergbahn



Begehung der Kühbüheltrasse

Bau Sektion 1 Kühbühel-Sessellift



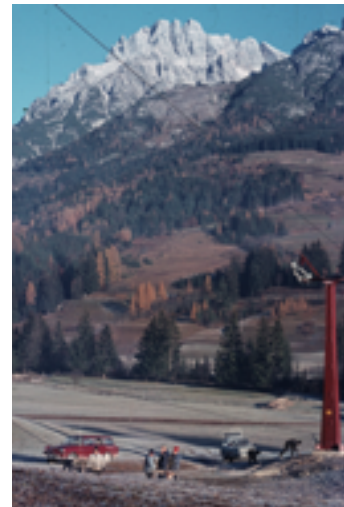
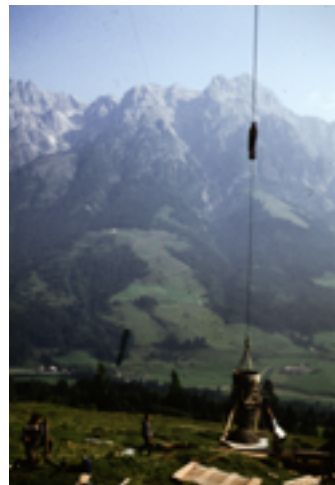
Fundamentierung der Stütze bei Talstation Juli 1971



Betonieren Stütze unter Bergstation Juli 1971



Betonieren mit Materialseilbahn Juli 1971



*Ziehen des Tragseils
bei Stütze und Bergstation 10/71*

Bilder: Albert Steidl



Bergstation Sektion 1 im September 1971



Talstation Sektion 1 im Oktober 1971



Fundamentierung Talstation Sektion 1 im Juli 1971



Talstation Sektion 1 im Oktober 1971

Bilder: Albert Steidl



Fertige Sektion 1 im Jänner 1972



Kommissionierung

Bilder: Albert Steidl

Inbetriebnahme 1. Sektion Hütten-Kühbühel

In einer kurzen Bauzeit von 5 Monaten erfolgte die Errichtung der ersten Sektion von Hütten auf den Kühbühl und am 18.12.1971 konnte die Eröffnung gefeiert werden.

Der schneearme Winter ermöglichte allerdings nur wenige Betriebstage, sodaß nur S 140.000.- (10.174 €) statt der erhofften 1,6 Mio S (116.277 €) Einnahmen das Ergebnis der ersten Saison waren. Es entstand ein Bilanzverlust von 631.000.- S (45.857 €).



Schneearmut

Bild: Leoganger Bergbahn

Geschäftsführer Sebastian Madreiter berichtet:

Der erste Winter 1971/72 war eine Katastrophe. Der Beginn der Saison war mit Problemen behaftet. Wir wussten, dass man ohne Pistenpräpariermaschine wohl keine Piste zustande kriegen kann und der Kauf einer Pistenmaschine war finanziell nicht mehr tragbar. Man hat sich dann umgehört - man hat damals ja immer von einem „Ratrac“ gesprochen, das war die Pistenmaschine - und ich habe mich mit der Firma RATRAC in Verbindung gesetzt und denen die Verhältnisse dargestellt, wir haben die Anlage gebaut und können uns keine Pistenmaschine mehr leisten und ob wir nicht leihweise ein Pistengerät kriegen würden gegen monatliche Miete. RATRAC hat mich leider abgewiesen mit der Aussage: „Nein das machen wir nicht, wir verkaufen nur“.

Und dann habe ich durch Zufall erfahren, dass in Salzburg bei der Firma Kässbohrer eine Pistenmaschine steht. Tags darauf bin ich nach Salzburg gefahren und habe bei den zuständigen Herren dieselbe Bitte gestellt, ob es nicht möglich ist, dieses Pistengerät zu mieten. Da haben sie zugestimmt, haben eine sehr günstige Miete vereinbart und zusätzlich habe ich noch im Verhandlungsweg erreicht, wenn wir nächsten Winter ein Pistengerät kaufen, dass uns dann die Miete gutgeschrieben wird. Also so sind wir zumindestens zu einem Pistengerät gekommen, aber etwas verspätet, wir konnten den ersten Schneefall leider nicht präparieren, sondern erst 14 Tage darauf. Es war zwar wenig Schnee, wir konnten aber die Piste zur Eröffnung flott machen. Der Samstag, der Eröffnungstag, war ein voller Erfolg und am Sonntag kam dann der große Regen und die ganze Piste war wieder weg. Es war jedenfalls der ganze Winter ohne nennenswerten Schibetrieb und wir haben den nächsten Winter die Saisonkarten 1971/72 wieder gültig gemacht für den darauffolgenden Winter.

(Madreiter-Sebastian., 2005)

Planung Sektion 2 Kühbühel-Asitz

Die Situation nach dem schneearmen Winter und die Planungssituation für den Weiterbau macht der nachfolgende Brief von Dr. Albert Steidl an den Aufsichtsrat deutlich:

Leoganger Bergbahnen GmbH
5771 Leogang

Leogang, am 24.3.1972

An die
Mitglieder des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Herren

Der katastrophal schneearme Winter des Jahres 1971/72 hat gezeigt, dass es notwendig ist, die bestehende Anlage durch Ausbau der 2. Sektion zu komplettieren. Zwar wäre der Schneemangel nicht so gravierend gewesen, doch hat in den entscheidenden Tagen der Präpariermöglichkeit das Gerät gefehlt, was den ganzen Winter über nur allzu deutlich spürbar war.

Leider musste die Einsparung beim Bau als Ausgleich für die entfallenen Einnahmen des Winters genommen werden. Am 15. März war ich mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden -Stellvertreter Pasterer in Wien, um mit dem Bundesministern Staribacher und Frühbauer über die Gewährung eines ERP-Kredites zu sprechen. Es handelt sich darum, dass der Bau der 2. Sektion bestehend aus dem Doppelsessellift und zwei Schleppliften mindestens 12 Mio S (45.857 €) kosten wird.

Nicht zuletzt auch wegen des katastrophalen Winters sind kaum mehr nennenswerte Eigenmittel zu erwarten, weshalb der Weiterbau zum allergrößten Teil mit Fremdmitteln bewältigt werden muss. Es wurden inzwischen Finanzierungsverhandlungen mit dem Raiffeisenverband geführt, dessen Konzept vorsieht 6 Mio S (436.073 €) ERP-Mittel in Anspruch zu nehmen. Davon werden 4 Mio S für den Doppelsessellift und 2 Mio

(145.346 €) für die zwei Schlepplifte notwendig sein.

Die beiden Herren Minister haben sich über das zu erwartende Schigebiet als informiert gezeigt und befürworten die großräumige Erschließung. Herr Minister Dr. Staribacher hat zugesagt, das Ansuchen der Gesellschaft bestens zu unterstützen. Herr Minister Frühbauer gab zu bedenken, daß 200 Mio S (14,534.567 €) Kreditwünsche nur 60 Mio S (4,360.370 €) Verteilungsmittel gegenüber stehen, die auf die Bundesländer einigermaßen gleichmäßig aufzuteilen seien.

Die Restfinanzierung würde nach den bisheigen Besprechungen durch den Raiffeisenverband Salzburg erfolgen. Offen ist allerdings das Problem der Besicherung, nachdem die ursprüngliche Konzeption, wonach der ERP-Kredit durch den Entwicklungs- und Erneuerungsfond besichert werden sollte, nicht realisiert werden kann, weil der Bund nicht für den Bund zu haften bereit ist. Es wurde daher nun versucht, andere Bürgschaften zu bekommen. Die Gemeindevertretung Leogang hat beschlossen, für 3,5 Mill. S (254.355 €) Bürgschaft zu übernehmen. Die Gemeindeaufsichtsbehördliche Genehmigung hiezu steht allerdings noch aus. Außerdem hat die Gesellschaft an die Landesregierung den Antrag auf Übernahme der Landesbürgschaft für 6 Mill S (436.037 €) gestellt. Der Rest soll durch eine private Bürgengemeinschaft bestehend aus den größten Gesellschaftern gedeckt werden.

Allerdings ist die Gesellschaft jetzt in Schwierigkeiten gekommen, da ursprünglich die Zusage des Raiffeisenverbandes vorlag, für 4 Mill S einen Kredit zu gewähren, wenn auch unter der Voraussetzung, daß diese durch einen ERP-Kredit abgelöst wird. Da nun für die 1. Sektion kein ERP-Kredit gewährt wurde, sieht sich auch der Raiffeisenverband nicht in der Lage, die Zusage aufrecht zu halten. Dadurch hängen wir zur Zeit mit 3,5 Mio S (254.355 €) in der Luft, was umso unangenehmer ist, als den Fimen zugesagt wurde, bis 15. März die Liquidierung der offenen Rechnungen vor zu nehmen. Bei der Firma Doppelmayr haben Geschäftsführer

Madreiter und ich einen Wechsel auf über 2 Mill. S (145.346 €) unterfertigt, weil wir es nicht verantworten können, einem Unternehmen, das uns gegenüber fair und sauber gearbeitet hat, nicht im Wort zu bleiben.

Die private Bürgengemeinschaft, die eine Haftung übernimmt, die zwei Drittel des gezeichneten Stammkapitals erreicht, will natürlich Sicherungen haben, damit sie nicht eines Tages aus Gründen in Anspruch genommen wird, die sie nicht zu beeinflussen in der Lage ist. Die Bürgengemeinschaft verlangt, solange die Bürgschaft besteht, Mindestvertretungen in der Geschäftsführung und im Aufsichtsrat sowie einige andere Sicherheitsleistungen, über die bei der Aufsichtsratsitzung zu sprechen und zu verhandeln sein wird.

Sollte es möglich sein, die Finanzierung bis zur Aufsichtsratsitzung zu lösen, müsste über die Auftragsvergabe gesprochen werden. Der Termin der Aufsichtsratssitzung ist die letzte Möglichkeit, die Aufträge noch so zu placieren, daß sie heuer ausgeführt werden. Die in Frage kommenden Firmen sind schon sehr ausgelastet, dass sie kaum noch Termine frei haben. Für den Liftbau wird wohl wieder die Firma Doppelmayr, mit der wir bisher sehr zufrieden sind und deren Kostenvoranschlag auch für die 2. Sektion akzeptabel ist, in Frage kommen. Sollte allerdings bis dorthin die Finanzierung nicht geregelt werden können, wäre der Bau auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Mit freundlichen Grüßen

Albert Steidl e.H

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Der Finanzbedarf für den Bau der Sektion 2 betrug 14 Mio S.

Die geringen Einnahmen in der ersten Wintersaison wegen des Schneemangels verursachten große Liquiditätsprobleme. Es war wieder ein harter Kampf um die Finanzierung, die nur mit persönlicher Haftung der Geschäftsführung und einiger Aktionäre erreicht werden konnte. Auch eine Bürgschaft der Gemeinde und des Landes wurde von der Gemeindeaufsicht abgelehnt.

Die Banken erkannten damals die Zukunft des Liftgeschäftes nicht und so gab es von Raiffeisen und der Creditanstalt trotz intensiver Bemühungen der Projektbetreiber keine Kredite.

Dr. Albert Steidl hat dann mit Vermittlung durch Landeshauptmann Lechner bei der Landeshypothekenanstalt einen Kredit von 15,5 Mio S (1,126.429 €) auf 20 Jahre mit 2 tilgungsfreien Jahren und 7,5 % Zinsen erreicht. Dieser Kredit rettete das Vorhaben,

Der Aufsichtsrat stimmte zu, dass dieses Angebot genutzt wird.

Bau Sektion 2 Kühbühel-Asitz

In einer Bauzeit von wieder 5 Monaten erfolgte die Errichtung der 2. Sektion und die Eröffnung konnte im Dezember 1972 mit 2 Tagen Freifahrt gefeiert werden.

Sebastian Madreiter berichtet über diese Projektphase:

Wir haben dann 1972 die zweite Sektion gebaut und zwei Schlepplifte in der Asitzmulde, die Zeit war sehr sehr knapp. Für die Schlepplifte haben wir zum Teil im November bei tiefen Aussentemperaturen noch Betonarbeiten durchzuführen gehabt und die Montagen bei irrsinnig viel Schnee noch vollzogen. Es hat uns damals einige Rollenbatterien, die gelagert wurden, so verschneit, dass wir sie nicht mehr gefunden haben. Es wurden neue von der Firma zur Verfügung gestellt, weil es ja auch deren Problem war, dass sie nicht besser aufgepasst haben, wo sie sie gelagert haben.

Beim Seilzug der zweiten Sektion ist uns dann ein schreckliches Malheur passiert, das aber gottlob ohne Verletzungen von Personen abgegangen ist. Beim Seilspannen ist uns das Spannseil vom Spanngewicht gerissen, sodass der fahrbare Antrieb von der Station heraus geflogen ist. Zum größten Glück hat es keine Verletzten und Toten gegeben. Das war ein furchtbare Sache.

Das Spanngewicht ist in den Schacht hinunter gefallen und der ganze Antrieb ist außerhalb der Station gelegen. Schrecklich, das war so schrecklich, ich war damals so fertig, ich habe geglaubt, ich kann nicht mehr.

Das große Glück war, dass die Seilbahnfirma Doppelmayr den gleichen Antrieb in der Firma liegen gehabt hat und so haben sie den Antrieb sofort liefern können, sodass wir wieder zeitgerecht in Betrieb gegangen sind.



Abgestürzte Antriebsgruppe nach Seilriss

Bild: Bergbahn

Auszug aus AR-Protokollen:

Die Rodungsgenehmigung der Saalforste ist verspätet eingetroffen und dadurch werden die Baumaßnahmen für die Sektion 2 stark behindert.

Mit den Saalforsten wird ein Jahrespachtzins von 57 g pro Quadratmeter festgelegt, mit der Genossenschaft Neualpe ein Pachtzins von 10.000.- S (726 €) pro Jahr.

Die Eröffnungsfeier wird auf den 13.1.1974 festgelegt und als Ehrengäste werden Bundesminister Staribacher und Landeshauptmann Dr. Lechner eingeladen.

Mit Beschluss vom 3.11.1975 wird die gemeinsame Karte mit den Schönleitenliften eingeführt und damit ist die Schischaukel Leogang-Saalbach realisiert.

Die Einführung eines kostenlosen Schibusses wird beschlossen.

Die Pistenverbreiterung der Sktion 2 wurde durchgeführt. Kosten Planierung 186.000.- S (13.517 €), Eigenleistung 100.000.- S (7.267 €).

Über verstärkte Werbemaßnahmen wird diskutiert sowie über Einspielung des Panoramabildes in das Kabelnetz der SAFE.

Verbreiterung der Piste Sektion 2 eingereicht.



*Holzarbeit im Oktober
1972 und erste
Präparierung im
November 1972*



*Pistenbau im September
1972*



*Fertige Piste im Oktober
1972*

Bilder: Albert Steidl



Rohbau der Talstion Sektion 2 im Sommer 1972



Stützenmontage



Fertigstellung der Talstion Sektion 2 im Dezember 1972



Fertige Piste im November 1972

Bilder: Albert Steidl



Förderseil-Spleißen im Dezember 1972



Erstes Pistengerät der Fa. Käsbohrer 1971

Bilder: Bergbahn



Piste der 2. Sektion im Jänner 1973

Bild: Sepp Altenberger



Ansichtskarte der Fahrt auf der 2. Sektion

Bild: Leonhard Höck



Sektion 2 im März 1973

Bild: Albert Steidl



Pistenpräparierung auf der 2. Sektion

Bild: Leonhard Höck



*Eröffnungsfahrt Sektion 2 mit Albert Steidl und Landeshauptmann
Hans Lechner*

Bilder: Albert Steidl



Kommissionierung Sektion 2 im Dezember 1972





Schlange stehen 1989 auf Mittelstation

Bild: Sepp Altenberger



Besuch Landeshauptmann Wilfried Haslauer sen. Bild: Bergbahn



Schlange stehen 1998 bei der Talstation

Bild: Josef Madreiter



Letzter Liftgast 1991 und Piste Sektion 2 im Sommer Bild: Bergbahn



Die Mitarbeiter der ersten Stunde



Sebastian Madreiter



Alfons De Mas



Georg Bacher



Hans Pichler



Hans Scheiber



Rupert Eder



Zenhentner Zenz

Lifte in der Asitzmulde

Bauarbeiten



Betonieren mit dem Hubschrauber 1989



Materialtransport 1989



Erdarbeiten



Kabelziehen 1989

Bilder: Bergbahn



Montage Antriebsrad 1989



Stützentransport



Transport 1989



Stützemmontage

Bilder: Bergbahn

Muldenlift

1975 Errichtung **Muldenlift**, Selbstbedienungslift
Förderleistung 1.000.- Personen/Std.
Kosten zusammen mit Neubau Wimbachlift 7 Mio S
(508.710 €).

Seehöhe 1673m, Länge 645 m, Höhenunterschied 199
m, Frequenz 1406 Pers/h



Erdarbeiten bei Talstation im Oktober 1972



Bergstation des ersten Muldenliftes

Bilder: Albert Steidl

Muldenbahn-1

Errichtet 2003

Bau Muldenbahn als kuppelbare 6-er Bahn mit Kosten von 36 Mio S.



6-er Asitzmuldenbahn

Bilder: Bergbahn

Muldenbahn-2

Errichtet 2018

Neubau der Muldenbahn als kuppelbare 8-er Bahn.



8-er Asitzmuldenbahn

Bilder: Bergbahn



Muldenbahn-2 mit dem Asitz-Speicherteich



Muldenbahn-2 mit 8-er Sessel

Bilder: Bergbahn

Asitz 4-er Sesselbahn

Wurde 1989 in Betrieb genommen, Kosten 24 Mio S.

Seehöhe 1682 m - 1877 m

Höhenunterschied 194 m

Schlepplänge 728 m

Förderleistung 2368 Pers/h

Baujahr 1989



Die neue 4-er-Sesselbahn 1990



Völkerwanderung Richtung Asitz nach Liftstörung 2003

Bilder: Josef Madreiter

Asitz 8-er Sesselbahn

Wurde 2008 in Betrieb genommen.



8-er Sesselbahn 2008

Bilder: Bergbahn



8-er-Sesselbahn 2009

Bild: Foto Bauer

Asitzkogellift

1972 Errichtung als Schlepplift
Ermöglichte die Verbindung zum Saalbach-Schigebiet .

Länge 488 m, Höhenunterschied 158 m, Frequenz
1217 Pers/h

Technische Daten

Seehöhe 1746 m - 1904 m,
Höhenunterschied 158 m,
Schlepplänge 431 m
Förderleistung 1217 Pers/h
Baujahr 1972



Asitzkogel Sportbahn 2000

1998 Asitzkogel-Lift Planungsvergabe
Angebot Salzmann 1,550.000.- S
Angebot Melzer&Hopfner 1,258.000.- S
Vergabe an Melzer&Hopfner einstimmig

2000 Sportbahn Asitzkogel Endabrechnung mit 37,7
Mio S. Budget eingehalten.



Bergstation Asitzkogel Sportbahn 2000

Bilder: Bergbahn



Asitzkogel Sportbahn 2000

Bild: Bergbahn

Sonnkogellift

Es soll eine Vierersesselbahn (Sonnkogelbahn) östlich des bestehenden Asitzkogelliftes errichtet werden (Kosten 20 Mio S)

1989 Sonnkogellift fertig gebaut, Kosten 1,350.000.- S.

Länge 540 m, Höhenunterschied 151 m, Frequenz 1061 Pers/h

Technische Daten Sonnkogellift

Höhenunterschied 151 m,

Schleplänge 486 m

Förderleistung 1061 Pers/h

Baujahr 1989



Sportbahneröffnung 1999

Fischbacher Kaspar, Scheiber Hias, Eberl Rudi

Bild: Josef Madreiter

Almlift

1982 Errichtung **Almschlepplift**

Technische Daten

Seehöhe

Höhenunterschied 256 m,

Schlepplänge 928 m

Förderleistung 1200 Pers/h

Baujahr 1982

Plan, den bestehenden 4-er Asitzgipfelloift zum Almlift zu überstellen statt des bestehenden Schleppliftes.

2009 Umsetzen des 4-er Asitzgipfelloiftes zum Almlift. Kosten 1,350.000.- €. Die Bergstation wird als Obergeschoß der Mittelstation situiert und ist dadurch sehr platzsparend.



Almlift-Piste



Riesentorlauf

Bilder: Bergbahn

Übungslift am Berg

Übungslift am Berg soll um 50.000.- € möglichst noch heuer angeschafft werden.

2006 Übungslift am Berg ist in Bau.



Übungslift bei Bergstation

Übungslift Riederfeld

1976 Errichtung des Riederfeldliftes

Technische Daten

Seehöhe 910 m

Höhenunterschied 74 m,

Schlepplänge 566 m

Förderleistung 697 Pers/h

Baujahr 1976



Bilder: Bergbahn

Kabinenbahn

Planung

Auszüge aus den Aufsichtsratsprotokollen 1986-1992:

Es wird erstmals über eine Ablöse der Lifte Asitz 1 und 2 diskutiert mit den Varianten einer 6-er Einseilumlaufbahn statt Asitz 1 um 80 Mio S (5,8 Mio €) und eine 4-er Sesselbahn kuppelbar statt Asitz 2 um 45 Mio S (3,3 Mio €).

Eine 6-er-1-Seilumlaufbahn mit Zustiegsstelle auf der Mittelstation hat Kosten von 145 Mio S (10,5 Mio €).

Zur Rohplanung wird ein Arbeitsausschuss gebildet.

Es wird beschlossen, dass für die Asitz-Liftablelöse die Variante einer 8-er Kabinenbahn mit einer Förderleistung von 2400 Personen/Std. und Kosten von 150 Mio S forciert wird gegenüber kuppelbaren 4-er-Sesselliftprojekten mit Kosten von 120 Mio S (8,7 Mio S).

Varianten 8-er Sitz-Kabinen und 12-er-Steh-Kabinen für die Ablöse von Asitz 1 und 2-Sessellifte werden diskutiert und kosten- und komfort-mäßig verglichen. Eine Präferenz für die 8-er Sitz-Kabinen stellt sich heraus.

Weiters werden die Angebote und Preisnachlässe der Anbotsfirmen (Girak, SSG und Doppelmayer bzw Elin, STG, Siemens für die Elektrik) verglichen.

Es wird von großen Schwierigkeiten bei der Genehmigung des Kabinenbahnprojektes berichtet.

Wenn am 13. Juni eine positive Stellungnahme der Wilbachverbauung erreicht werden kann, ist der früheste Bauverhandlungstermin der 10. Juli 1990, was für eine Fertigstellung bis Ende Dezember unrealistisch ist. Gedacht ist an den Bau der Berg- und Talstation.

Baugenehmigung und Rodungsbewilligungen konnten positiv verhandelt werden.

Bei der Trassenbegehung am 13. Juni konnte wieder keine positive Stellungnahme der Behörde erreicht werden und es muss um eine neue Trasse angesucht werden.

In einer neuerlichen Begehung am 4. Juli wurde eine Pistenverbreiterung an einigen Stellen festgelegt.

Am 20.9.1990 konnte die Baubewilligung und Rodungsbestätigung für die beiden Teilstrecken erreicht werden.

Von der Wildbachverbauung wurde ein hydrologisches Sanierungsprojekt für die Ableitungs- der Oberflächenwasser im Pistenbereich vorgeschrieben.

Drei Planungsbüros wurden für die Erstellung eines Projektes für die Beschneidung eingeladen.

Die Ausschreibungsunterlagen für das Kabinenprojekt wurden an die betreffenden Firmen übergeben.

Als möglicher Baubeginn wurde der April 1991 festgelegt.

Ab sofort können die Schlägerungen, der Fäkalkanal und die Wasserversorgung begonnen werden.

Der Baufortschritt für die Kabinenbahn ist sehr gut.

Mit der Fertigstellung der Kabinenbahn ist Mitte November und die Eröffnung für 15. Dezember geplant.

Der Baufortschritt bei der Kabinenbahn ist im Zeitplan, mit der Fertigstellung ist bis Mitte November zu rechnen.

14. Dezember 1991 Einweihung der Einseilumlaufbahn mit 8er-Kabinen durch Geist. Rat Piet Commandeur und offizielle Eröffnung durch Bundesfachgruppenvorsteher Dip. Ing. Karl Ingo und Sektionsobmann Kammerrat Karl Strasser.

Wieder ein extrem schneearmer Winter.

Die abgebaute Sesselbahn Asitz 1 wurde nach Marburg in Jugoslawien verkauft, Erlös 520.000.- S (37.790 €)

Technische Daten

EUB Asitz 1

Seehöhe 841 m - 1314 m,
Höhenunterschied 473 m,
Schleplänge 1390 m

EUB Asitz 2

Seehöhe 1314 m - 1763 m,
Höhenunterschied 449 m,
Schleplänge 1805 m
Förderleistung 2400 Pers/h

Bau Kabinenbahn 1991



Aushub Talstation 1991

Bild: Bergbahn



Aushub Mittelstation 1991

Bild: Josef Madreiter



Einfahrstützen 1991

Bild: Bergbahn



Rohbau der Talstation 1991

Bild: Madreiter Joseph



Rodungsarbeiten Lifttrasse Bild: Bergbahn



Bau Bergstation 1991 Bild: Madreiter Joseph



Ausfahrtskanal Mittelstation Bild: Madreiter Joseph



Kabinenbahn und Piste 2. Sektion 2014

Bilder: Madreiter Joseph



Talstation Kabinenbahn 1991

Bild: Bergbahn



Bergstation und alte Asitzhütte 2006

Bild: Madreiter Joseph

Sportarena

Als Erweiterung der bestehenden Talstation wurde die „Sportarena“ 2006 gebaut.

Sie enthält die Kassenräume, das Sportgeschäft Mitterer, eine Garage und in der Etage darüber das Mountainbike-Sportgeschäft Mitterer für den Sommerbetrieb.

Das Projekt Umbau Talstation ist weit fortgeschritten, Kosten ca. 240.000.- €.

Es wird diskutiert, ob eine Tiefgarage vorgesehen werden soll.

Schließlich wird das Projekt beschlossen und der Bau soll noch 2006 erfolgen.

Vermietung der Flächen im Umbau Talstation werden mit Mitterer auf 40 Jahre vereinbart.

Bauverhandlung für Umbau Talstation haben begonnen, Kosten 342.000.- €)

Fertigstellung Umbau Talstation bis Schiopening am 8.12.2006



Bau der neuen Talstation „Sportarena“ 2006

Bilder: Josef Madreiter



Das neue Kassengebäude der „Sportarena“ 2006



Mountenbike-Sport Mitterer 2006

Bilder: Bergbahn



Die Sportarena als neues Zentrum liegt zwischen den Mietbeiterhäuser und den Hotels

Bild: Josef Madreiter

Steinbergbahn

Erste konkrete Diskussion über 2. Aufstiegshilfe zum Asitz mit der Talstation Maisbichl/Krallerhof wird 2009 andiskutiert, wobei Altenberger den Grund für die Talstation in der Krallerau zu günstige Konditionen zur Verfügung stellen würde.

Die Verhandlungen mit Grundbesitzern für 2. Aufstiegshilfe sind sehr schwierig.

Gespräche mit Saalforste wegen 2. Aufstiegshilfe: Ablöse der Waldweiderechte. Gespräche mit den Weideberechtigten im Februar geplant.

Einladung Saalforste und 80 Mitglieder der Weidegenossenschaft. Wunsch der Saalforste, dass Großteil des Bergwaldes weidefrei sein soll.

Die Bauern haben Jahrhunderte alte Weiderechte, die sie nicht leichtfertig aufgeben. Die aufgegeben Weideflächen müssen andernorts zur Verfügung gestellt werden. z.B. Raggensteinalm und andere Almen. Weiters werden die neuen Pisten wertvolles Weideland werden. Arbeit mit Zäunen wird die Bergbahn durchführen müssen.

Ziel ist, die Verhandlungen 2010 abzuschließen, 2011 Planung und 2012 Realisierung.

Zusage der Bayrischen Saalforste, dass sie 1000-1200 ha Waldweide frei stellen wollen. Info-Versammlung am 13. 4. geplant.

AR 30.3.2011

Die Agrabehörde hat eine positive Beurteilung für Wald-Weide-Tausch abgegeben.

Ob noch Einsprüche von wenigen Mitglieder der Weidegenossenschaft kommen, weiß man nicht und ob sie aufschiebende Wirkung haben.

Es haben am Schluss 7 Weideberechtigte nicht zugestimmt.

Große Verdienste von Sebastian Madreiter und Rudi Eberl bei den Verhandlungen mit Neualpe und Saalforste.

Langwierige Behördenverfahren für die erforderlichen Rodungsflächen und für den Landschaftschutz.

Bau Steinbergbahn 2014



Spatenstich



Erster Aushub

Bild: Madreiter Joseph



Bau Talstation



Dachkonstruktion Talstation

Bau Mittelstation



Eine Stütze der 1. Sektion steht



Mittelstation Bau und Endzustand

Bilder: Bergbahn

Probebetrieb



Mittelstation fertig



Bergstation Steinbergbahn und rechts Asitzbahn

Echtbetrieb



Talstation



Mittelstation



Nachtsicht Talstation



Bergstation

Bilder: Bergbahn

Beschneigung

Im Februar 1993 wurde bei der Landesregierung ein Vorprojekt für die Beschneigung zur Begutachtung durch die Abteilung „Wasserwirtschaft und Naturschutz“ eingereicht und im März 1993 wurde die grundsätzliche Projektfreigabe erteilt.

Dann wurde das Planungsbüro Wechsler in Schwaz/Tirol mit der Detailplanung beauftragt.

Im September 1993 erfolgte die Einreichung bei der Landesregierung für das forstrechtliche, das wasserrechtliche und gewerberechtliche Verfahren. Das naturschutzrechtliche Verfahren wurde bei der Bezirkshauptmannschaft Zell am See eingereicht und bis März 1994 waren alle Verfahren positiv genehmigt.

Der Bau der Beschneigungsanlage wurde ab März 1994 in 3 Ausbaustufen realisiert. Die Inbetriebnahme war der 15. November 1994.

In der Stufe 1 wurde die Schneileitung mit 1200 l/m von der Hauptpumpstation neben der Forsthoftalm zur Zwischenstation Asitz II, in der 2. Ausbaustufe 2000 l/m Schneileitung von der Hauptpumpstation über die Burgsteinabfahrt zur Talstation und in der 3. Ausbaustufe das Riederfeld realisiert. Vom Riederfeld aus wurde die Schneileitung bis zur Finsterbachkurve verlängert. In Summe sind das 3200 l/m Feldleitungen mit den dazugehörigen Hydranten.

Die Pumpstation befindet sich bei der Wasserentnahme im Schwarzleobach oberhalb der Forsthoftalm-Brücke,

wo die geringe Wassermenge von 24 Liter pro Sekunde entnommen werden kann und in einem Tagesspeicher von 2000 Kubikmetern zwischengespeichert wird. Von dort wird es in einer 125 mm-Leitung zur Hauptpumpstation Forsthoftalm gepumpt.

Die **Hauptpumpstation** bei der **Forsthoftalm** ist unterirdisch angelegt und hat ein Ausmaß von 15 m Tiefe und 56 m Länge und eine Kapazität von 2000 Kubikmeter. Die Kühlung erfolgt auf 1-2 Grad C damit die Beschneigung bei 5-6 Minusgraden möglich ist.

Bei der Werkstätte oberhalb der Mittelsation ist eine **Zwischenpumpstation** eingerichtet, Die Zapfstellen sind alle 100 m auf den Schneileitungen situiert.

Der Investitionsaufwand beträgt 50 Mio S (3,6 Mio €).

Kosten der Beschneigung (1994):

je Quadratmeter beschneite Fläche 65.-bis 75.- S

1 Kubikmeter Schnee 35.- S (2,5 €)

1 Kubikmeter Schnee gibt 2-2,5 qm Pistenfläche

2004 wurde die Schneeanlage **Asitzmude** realisiert. Beschneigungsfläche 22 ha. Ein Teich mit 73.000.- m³ am Bergkamm zwischen Muldenbahn und Sportbahn. Wasserfassung mit Pumpstation im Schwarzbachgraben, weitere Pumpstation bei Talstation der Sportbahn.

120 l/sek sollen für Beschneigung zur Verfügung stehen.

Die Kosten betragen 276.000.- €.

Ziel der Beschneigung ist, die Grundbeschneigung im Vorwinter vor Saisonbeginn durchzuführen, was in 100 bis 150 Stunden abgeschlossen sein soll.

Es sollen im Endausbau 17 ha beschneit werden.

11 Schneekanonen standen im 1. Winter zur Verfügung.

Ökologische und Umweltfragen spielen bei Schneeanlage eine große Rolle. Die Baukörper wurden daher überwiegend unterirdisch ausgeführt. Auch die Wasserfassung im Schwarzeleograbben ist kaum sichtbar.

Die Bauarbeiten für die Hauptpumpstation Forsthof, Zwischenpumpstation bei den Werkstätten, Wasserfassung Schwarzeleobach und die Rohrgrabungsarbeiten werden an die Fa. Obwaller und Oberrater vergeben.

Kosten Beschneigungsanlage 2,35 Mio €

1995 Erweiterung Beschneigungsanlage

Kosten Beschneigung Schantei 101.741 €, Gemeinde stellt Überwasser aus der Ortswasserleitung zur Verfügung. Vergabe an Fa. Schlemmer.

Erste Überlegungen für einen Schneiteich nahe Sonnkogel, Kapazität 50.000.- m³.

Ziel ist die Grundbeschneigung in einer Woche vom Berg bis zum Tal. Geplante Realisierung 2004.

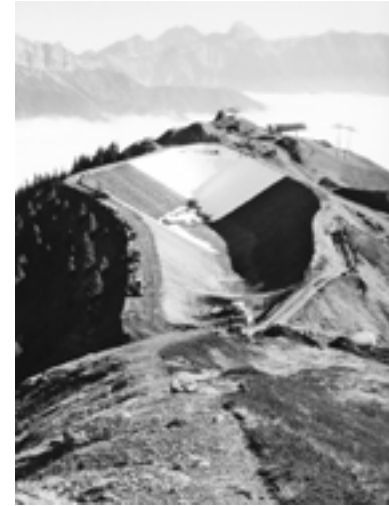
Projekt Schneeanlage Asitzmude vorgestellt. Beschneigungsfläche 22 ha. Teich mit 73.000.- m³ am Bergkamm zwischen Muldenbahn und Sportbahn. Pumpstation bei Talstation der Sportbahn aus Quellwasser. 120 l/sek sollen für Beschneigung zur Verfügung stehen. Kosten 3,8 Mio €.

Errichtung Speicherteich noch 2004, Kosten 228.192 €

Bau Wasserversorgung



Bau Wasserfassung Schwarzleo 1994



Bau Asitz-Speicherteich 2004



Hauptpumpwerk Forsthofalm 1994

Bilder: Bergbahn



Asitz-Speicherteich

Bild: Madreiter Joseph



Steinberg-Panorama mit Speicherteich

Bild: Foto Bauer



Beschneigung Almlift

Bild: Bergbahn



Schneekanonen in Aktion

Bilder: Bergbahn

Pistenpflege



Erstes Pistengerät von der Fa. Käsbohrer 1971

Bilder: Bergbahn



Pistenpräparierung mit Seilwinde 2010

Bild: Bergbahn



Pistengerät der Fa. Käsbohrer 1980 in Aktion in Sektion 2

Bild: Sepp Altenberger



Pistenwalze 2017

Bild: Bergbahn



Bau der Werkstatt 1985



„Verschönerung“ der 2. Werkstätte und Pistenwalzengarage 2010

Bilder: Bergbahn

Zusatzprojekte

Bikepark

Erste Diskussionen über Errichtung eines Mountain-Bikeparks mit Beteiligung der Gemeinde. Eigene Gesellschaft mit Fa. Rosenberger ist geplant.

2001 Gründung der Bikepark-Leogang-Gesellschaft mit den Anteilen 50% Bergbahn und 50% Stille Gesellschafter.

Beginn Bauarbeiten für BikeWorld. Kosten ca. 3,5 Mio S (254.000.- €).

Die Errichtungskosten waren 333.422 €.

Fahrten im Sommer 2003:

73.752 gesamt an 121 Tagen, davon BikeWorld 32.478



Bike-Park im Zielbereich

Bild: Josef Madreiter



Bigjumps

Bilder: Bergbahn

Downhill

Bilder: Peter Moser



Out of Bounds Festival 2016

Bilder: Bergbahn

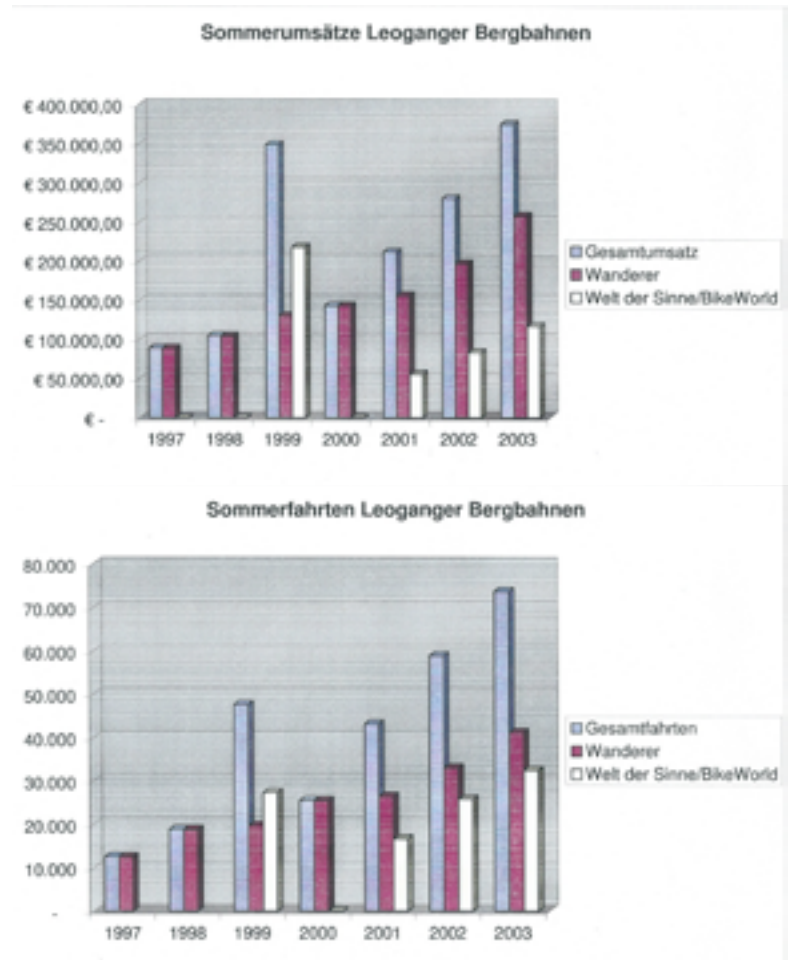


Für Kinder und Jugendliche gibt es den Greenhorntrail

Bilder: Bergbahn

Graphische Darstellung der Sommerfahrten 1997-2003
mit Unterscheidung Wanderer-BikeWorld

aktualisieren!!!



Sinne Erlebnispark

Im Sinne-Erlebnispark wurde ein Kräuterweg und eine Wasserwelt eingerichtet.



Gesamtansicht Sinne Erlebnispark

Bild: _Bergbahn



Wasserwaten



Wasserbecken



Wasserrad



Archimedische Schraube

Bilder: Bergbahn

Leo-Spielewanderweg



Kletterpfahl



Nestschaukel



Bilder: Bergbahn

Leos Kinderland

Die Errichtung von Leos Kinderland wurde begonnen mit 4 Förderbändern. Die Schischulen leisten einen Beitrag je Schilehrer.



Eingang und Förderband

Bilder: Bergbahn

Rodelbahnen

Es wurde eine Winterrodelbahn von der Stöcklalm bis zur Forsthofalm und eine Sommerrodelbahn bei der Bergstation der Asitzbahn eingerichtet.



Winterrodeln



Sommerrodeln

Nitro Snowpark



Flying Fox XXL

Die Flying Fox- Anlage wurde 2010 in einer Gesellschaft mit 60% Agentur Jochen Schweizer und 40% Leoganger Bergbahn errichtet.

Es waren eine Genehmigung durch die Flugbehörde und das Wegerecht für den Shuttle-Dienst erforderlich.



Luftfahrt mit dem Flying Fox

Bilder: Schweizer Jochen

Betriebsergebnis, Frequenzen

Geschäftsführer

Leoganger Bergbahnen GmbH

1971 - 1997 Madreiter Sebastian

1997 - 2016 Eberl Rudi

ab 2016 Grundner Kornel

Aufsichtsrat-Präsident

Leoganger Bergbahnen GmbH

1971 - 1989 Dr. Steidl Albert

1989 - 2000 Fischbacher Kaspar

ab 2000 Dr. Navara Alois

Kunst am Berg

„Kunst am Berg“ steht für mehrere Aktivitäten, die am Berg durchgeführt und von den Bergbahnen gefördert werden:

Landart-Projekt mit HTL-Saalfelden und Leoganger
Kinderkultur
Konzert-Veranstaltungen
Theaterveranstaltungen

Der **Skulpturenpark** wurde in Zusammenarbeit mit der Leoganger Kinderkultur errichtet und es sind mehrere Kunstwerke auf der Berg- und Mittelstation entstanden und in der Einfahrt der Mittelstation haben Volksschulkinder Wandmalereien angebracht.

Die **Konzertveranstaltungen** finden regelmäßig im Sommer bei schönem Wetter am Speicherteich statt. Bei Schlechtwetter kann in das Asitzbräu ausgewichen werden. Es treten bekannte Musikgruppen auf und es kommen immer sehr viele Zuhörer und genießen das besondere eines Konzertes in dieser Bergwelt.

Die **Theaterveranstaltungen** wurden von der Gruppe **Ortszeit** aus Wien unter der Regie von Ursula Reisenberger ab 2006 8 Jahre lang am Asitz und im Dorf durchgeführt. Am Asitz wurden die Stücke „Almrausch und Edelweiß“ und „Im Wald“ gespielt.

Skulpturenpark



Brückensculptur am Speicherteich

Bild: Leoganger Kinderkultur



Landart-Skulptur auf der Bergstation

Bild: Leoganger Kinderkultur

Konzertveranstaltungen



Extenschrammeln

Bild: Josef Madreiter

Theaterveranstaltungen



Almenrausch und Edelweiß

Bild: Ortszeit



Roland Neuwirth und die Extenschrammeln

Bild: Josef Madreiter



Im Wald

Bild: Ortszeit

Gastronomie am Asitz

Mit zum guten Ruf des Asitzschgebietes bei den Gästen haben die hervorragenden Gastronomiebetriebe beigetragen.

Weit vor dem ersten Lift hat es seit 1934 die **Asitzhütte** gegeben und sie ist von vielen Wanderern und Tourenschigehern aus Leogang und dem Pinzgau besucht worden. Die Bewirtschaftung war sehr mühsam, da erst ab 1963 eine Materialseilbahn gebaut wurde.

Die Asitzhütte wurde von 1947 bis 2010 von der Familie Seer bewirtschaftet und dann an die Familie Altenberger vom Krallerhof verkauft.



Die alte Asitzhütte im Jahr 1960

Bild: Leonhard Höck

Alte Schmiede

Im Jahr 2000 hat die Familie Altenberger das Bergrestaurant, die **Alte Schmiede**, errichtet. Es ist ein Museums-Restaurant bei der Bergstation der Aitzbahn für Sommer- und Winterbetrieb in 1760 m Seehöhe. Auch besondere Abendveranstaltungen in diesem originellen Ambiente sind möglich. Der Hauptbetrieb findet jedoch mit den einkehrfreudigen Skifahrern der Asitzbahnen statt. In sechs Stuben ist Platz für bis zu 400 Gäste. Bei Sonnenschein steht eine großzügige Freiterrasse dem Gastbetrieb zur Verfügung.



Alte Schmiede

Bild: Bergbahn

AsitzBräu

Das **AsitzBräu** wurde im Jahr 2011 eröffnet und ist mit alten Brauereigeräten und vielen musealen Schaustücken des Braugewerbes ausgestattet, die aus zwei aufgelassenen Brauereien in Bayern stammen.

Es bietet für Großveranstaltungen mit mehreren Hundert Personen den erforderlichen Raum und auch im Sommer bei den Musikveranstaltungen am Berg kommt es bei Schlechtwetter zum Einsatz.

Der kulinarische Schwerpunkt liegt auf Brauhaus-spezialitäten. Eine eigene Haxenbraterei für köstliche Schweinshaxen gibt es ebenso wie Bierbrezn und einen Buchenholzgrill für typische Rostbratwürste. Das bernsteinfarbige AsitzBräu-Bier wird in der ältesten Brauerei Osttirols gebraut.



AsitzBräu

Bilder: Krallerhof

Stöcklalm

Ein weiterer Gastbetrieb ist die **Stöcklalm** auf der Mittelstation der Asitzbahn. Sie ist ein Bedienrestaurant, das auch im Sommer in Betrieb ist, wo dann die daneben liegende „Welt der Sinne“ besucht werden kann und im Winter ist es der Ausgangspunkt für die Rodelbahn zum Forsthofgut und der Startplatz für den Flying Fox.



Die Stöcklalm und daneben die „Welt der Sinne“

Bilder: Stöcklalm

Forsthofalm

Das Hotel **Forsthofalm** liegt am unteren Ende des Almliftes und ist ein beliebter Einkehrpunkt für Schifahrer und Wanderer. Der Hotelbetrieb hat als Besonderheit, dass das Gebäude aus Massivholz gebaut ist und dadurch einen hohen Wohnwert bietet.



Aktuelles Foto wird eingefügt

Hendlfischerei

Die Familie Oberlader vom Priesteregg-Gut betreiben dieses Bergrestaurant mit gegrillten Hendln und geräucherten Fischen aus Leogang für das Schifahrer-Volk.

Es werden aber auch für anspruchsvolle Gäste Austern, Kaviar und Champagner angeboten.

Das Innere wurde von einem Kärntner Holzbildhauer in rustikalem Design und fließenden, weichen Formen aus Zirbenholz geschaffen.



Hendlfischerei

Bild: Hubert Oberlader

Steinadler-Panoramabar

Nach einer seit mehreren Jahren auf der Mittelstation der Asitzbahn bestehenden Schirmbar wurde die **Steinadler-Panoramabar** von Christian Rieder errichtet.



Steinadler-Panoramabar

Bild: Christian Rieder

Anhang

Erste Leoganger Schilift GmbH

Der Notariatsakt vom 18.11.1959 weist folgende Gesellschafter mit ihrem Beitrag zum Stammkapital auf

Gemeinde Leogang mit Bürgermeister

Leohard Tribuser

15.000.-

Hyppolyth Hutter, Kaufmann

15.000.-

Johann Frick, Fleischermeister

12.000.-

Anton Madreiter, Gastwirt

12.000.-

Georg Stöckl, Kirchenwirt

10.000.-

Stefan Zehentner, Zimmermeister

5.000.-

Magdalena Stöckl, Kaffeehausbesitzerin

4.000.-

Anna Hutter, Handelsangestellte

3.000.-

Albert Höck, Bauarbeiter

3.000.-

Alfons De Mas, Schmiedemeister

2.000.-

Kaspar Fischbacher, Kaufmann

2.000.-

Leo Fröhlich, Friseurmeister

2.000.-

Josef Gschwandtner, Krankenkassenbeamter

2.000.-

Mathäus Obwaller, Maurermeister

2000.-

Georg Eder, Autounternehmer

1.000.-

Georg Eder, Schneidermeister

1.000.-

Leonhard Höck, Lehrer

1.000.-

Franz Koidl, Kaufmann

1.000.-

Max Mariacher, Viehhändler

1.000.-

Rudolf Scheiber, Bäckermeister

1.000.-

Ottilie Scheiber, Untermadreitbäurin

1.000.-

Leonhard Tribuser, Webermeister

1.000.-

Leonhard Wechselberger, Maurer

1.000.-

Sebastian Hechenberger, Zimmermann

1.000.-

Walter Fürstauer, Fleischhauermeister

1.000.-

Summe Stammkapital: 100.000.- Schilling

Die Gesellschaft wird ohne Zeitbegrenzung gegründet.
Das Geschäftsjahr läuft von 1. Mai bis 30. April des Folgejahres.

Als Geschäftsführer wurden Josef Gschwandtner, Georg Stöckl und Johann Frick bestellt.

Für die Übertragung von Geschäftsanteilen ist die Zustimmung der Gesellschaft erforderlich.

Die Gesellschafter dürfen sich nicht an einer Gesellschaft mit selbem Geschäftszweck beteiligen oder eine Funktion als Geschäftsführer übernehmen.

Je 1.000.- S Stammeinlage wird für die Generalversammlung 1 Stimme gewährt.

Die Jahresabrechnung und Gewinnverteilung ist der Generalversammlung vorzulegen.

Es gelten die rechtlichen Bestimmungen für Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Leoganger Bergbahnen GmbH

Der Notariatsakt wurde am 5.3.1971 von Dr. Hubert Loibner abgeschlossen mit folgenden Gesellschaftern und Stammkapital:

Gemeinde Leogang mit

Bürgermeister Leohard Tribuser

15.000.-

Hyppolyth Hutter, Kaufmann

15.000.-

Johann Frick, Fleischermeister

12.000.-

Anton Madreiter, Gastwirt

12.000.-

Georg Stöckl, Kirchenwirt

10.000.-

Stefan Zehentner, Zimmermeister

5.000.-

Magdalena Stöckl, Kaffeehausbesitzerin

4.000.-

Anna Hutter, Handelsangestellte

3.000.-

Albert Höck, Bauarbeiter

3.000.-

Alfons De Mas, Schmiedemeister

2.000.-

Kaspar Fischbacher, Kaufmann

2.000.-

Leo Fröhlich, Friseurmeister

2.000.-

Josef Gschwandtner, Krankenkassenbeamt.	
2.000.-	
Matthäus Obwaller, Maurermeister	
2.000.-	
Georg Eder, Autounternehmer	
1.000.-	
Georg Eder, Schneidermeister	
1.000.-	
Leonhard Höck, Lehrer	
1.000.-	
Franz Koidl, Kaufmann	
1.000.-	
Max Mariacher, Viehhändler	
1.000.-	
Rudolf Scheiber, Bäckermeister	
1.000.-	
Otilie Scheiber, Untermadreitbäurin	
1.000.-	
Leonhard Tribuser, Webermeister	
1.000.-	
Leonhard Wechselberger, Maurer	
1.000.-	
Sebastian Hechenberger, Zimmermann	
1.000.-	
Walter Fürstauer, Fleischhauermeister	
1.000.-	
Stammkapital:	100.000.-
	(7.267 €)

Bemerkenswert ist, dass es die selben Gesellschafter wie beim Notariatsakt der „**Erste Skilift GmbH Leogang**“ vom 5.3.1971 waren und dass der Geschäftsführer wieder Sebastian Madreiter ist.

Das Stammkapital wird in der Folge von 100.000.- S auf 5 Mio S erhöht, wobei zu den bestehenden Gesellschaftern zusätzliche zugelassen werden.

Die Anzahl der Aufsichtsratsmitglieder wird mit mindestens 6 und maximal 11 Personen festgelegt.

Die Entscheidungsbefugnis des Geschäftsführers wird von 10.000.- S auf 100.000.- S erhöht, bei höheren Beträgen ist der Aufsichtsrat einzuberufen.

Der Gegenstand der Gesellschaft ist die Errichtung, der Kauf, der Pacht und der Betrieb von Beförderungsanlagen, insbesondere von Schlepp- und Sesselliften sowie Seilbahnen.

Weiters der Bau, der Kauf, der Pacht und der Betrieb von Anlagen und Einrichtungen für die Beherbergung, Verpflegung und Unterhaltung von Gästen.

Jahres-Schneehöhen in Leogang

Jahressumme der im Jahr gefallenen Schneehöhe

1996/97	3,70 m
1997/98	3,90 m
1998/99	3,70 m
1999/00	7,23 m
2000/01	2,85 m
2001/02	5,83 m
2002/03	3,09 m
2003/04	6,18 m
2004/05	6,42 m
2005/06	7,54 m
2006/07	2,38 m
2007/08	4,12 m
2008/09	6,51 m
2009/10	2,91 m
2010/11	2,96 m
2011/12	7,10 m
2012/13	4,60 m
2013/14	2,15 m
2014/15	4,15 m
2015/16	2,60 m
2016/17	2,93 m

2017/18	4,62 m
2018/19	7.51 m

Durchschnitt/Jahr 4,25 m

Quelle: Johann Mitteregger