



80 Jahre Hochriesbahn

**Traum und
Wirklichkeit**

1934 – 2014



Gemeinde Samerberg



Sektion Rosenheim
Deutscher Alpenverein

Der Samerberg und die Hochriesbahn



VON DIETER VÖGELE

Auf geht's zum
Samerberg

hochries
bahn



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	4
Seit 80 Jahren Traum und Wirklichkeit	7
1934 Eine Drahtseilbahn auf die Hochries	15
1953 Ein alter Plan wird wieder aktuell	46
1968 Baugenehmigung in der Tasche	68
1971 Sessellift eröffnet	88
1973 Die ersten Gondeln fahren schon	136
1980 Hochriesbahn wurde versteigert	187
2003 Bergbahn immer schon ein Pleitegeschäft	219
2008 Insolvenz noch abgewendet	251
2013 2009 – 2013 Rückblick	268

Vorwort

Ein Rückblick in die Geschichte ist ein Blick in die Vergangenheit. Ihre Kenntnis lässt uns heute verstehen, warum und was die Menschen zu ihrer Zeit bewegte und leisteten.

Es waren wenige, die lange vor dem kommerziellen Wintersporttourismus, die heimatischen Berge zur Ausübung sportlicher Aktivitäten aufsuchten. Im oberbayerischen Alpenvorland hatte die Hochries unter den Skipionieren schon früh einen Namen.

So kam es, dass die Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins schon vor 100 Jahren, 1914 eine Skihütte auf dem Gipfel der Hochries errichtete, um den Schitouristen die langen Tagfahrten durch ein Unterkunftshaus zu erleichtern.

Dies war weitschauend, denn durch die in dieser Zeit im Bau befindliche Bahnstrecke Rosenheim – Frasdorf kam es in den folgenden Jahren zu einem wahren Massenansturm. So wird berichtet: *„Massenbesuch von Skifahrern, Hochries glich einem Ameisenhaufen. 3000 – 4000 Schifahrer besuchten die Hochries und ihre Vorberge“*.

Dieser Massenansturm wurde durch den Bau der Autobahn, sonntäglichen Sportsonderzügen noch gesteigert.

Die Wintersport-Euphorie beschäftigte bereits 1934 Investoren und Touristiker mit dem Bau einer Drahtseilbahn auf die Hochries. Nicht der Sommertourismus sondern für die Skifahrer wollte man die Hochries *„eines der schönsten Skiparadieste“* erschließen.

Die Samerberger Gemeinden unterstützten dieses Vorhaben und hatten großes Interesse an der Verwirklichung, sollte doch der Fremdenverkehr gefördert werden.

Jahrzehnte hat es gedauert bis der Samerberg die Hochriesbahn bekommen hat. Das ursprünglich verfolgte Ziel für den Wintersport ist zu einer Fehlinvestition geworden. Die nahen Schigebiete in Österreich haben bessere Voraussetzungen, mit denen die Hochries nicht konkurrieren kann.

Die Folge: Von Anfang an stellt sich der Hochriesbahn jährlich die wirtschaftliche Existenzfrage. Viel Geld, von Kapitalanlegern und Investoren, ist im wahrsten Sinne des Wortes über den Nordhang hinuntergerutscht. Aus der Euphorie Winterbahn für den Skisport ist nichts geworden.

Heute versuchen Gemeinde Samerberg und Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins zu retten was noch zu retten ist und betreiben eine Sommerbahn für das Naherholungs- und Fremdenverkehrsgebiet Samerberg.

Mit dieser Dokumentensammlung wird versucht, an die bewegte Geschichte der Hochriesbahn zu erinnern und soll vor Augen geführt werden, wie alles so gekommen ist.

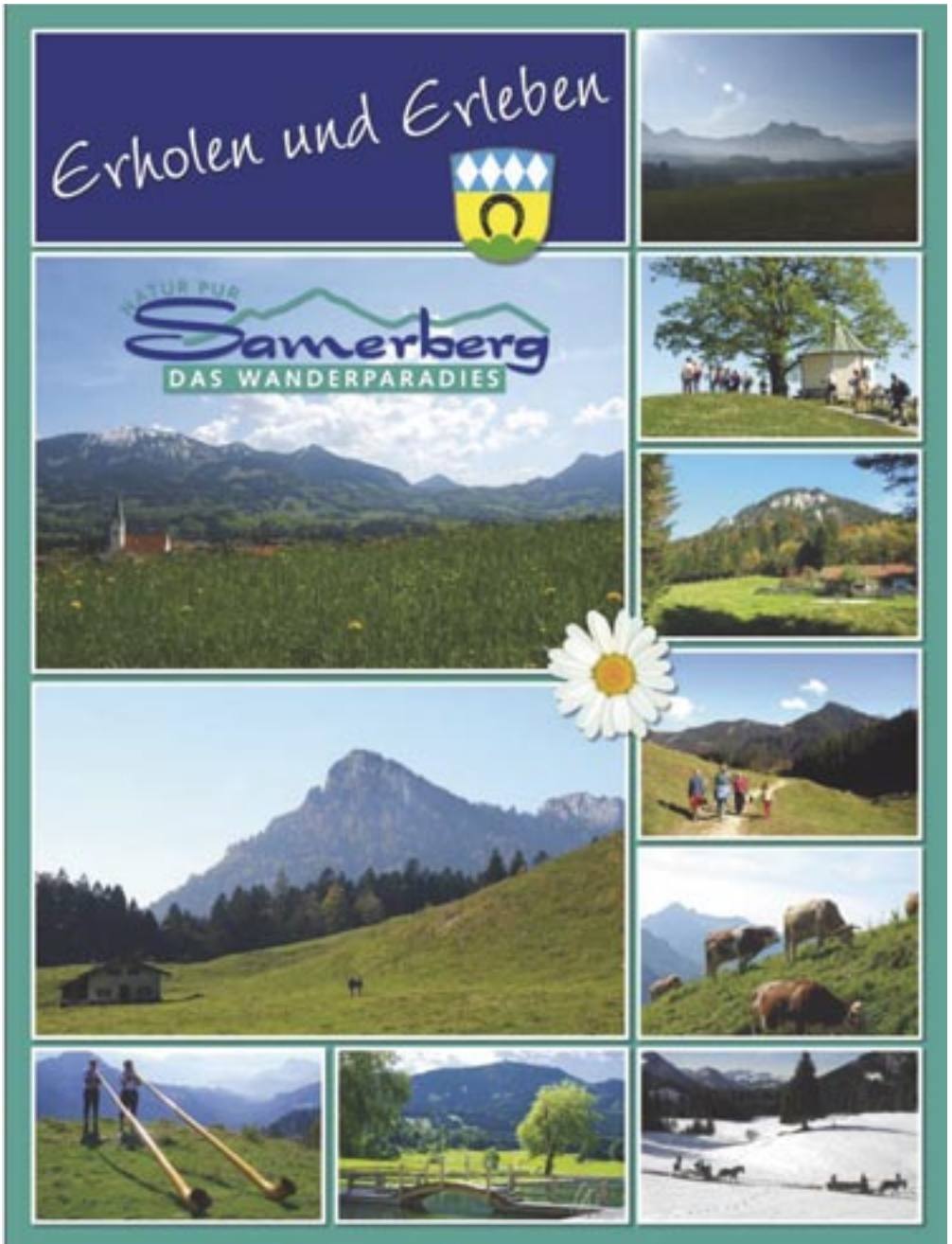
DIETER VÖGELE

Der Samerberg und die Hochriesbahn



*Eine Zeitreise –
von der Idee einer Bahn auf die Hochries – bis heute
1934 – 2014*

Naturjuwel Hochries



Hochriesbahn

Seit 80 Jahren Traum und Wirklichkeit

Die technische Erschließung der Bergwelt mit Aufstiegshilfen, nahm bereits vor über 100 Jahren auf Schweizer Berggipfel ihren Anfang.

Im Alpenraum, in den heimatlichen Bergen, wurden der Wendelstein (1912) und die Zugspitz (1930) mit einer Zahnradbahn erschlossen.

Zunehmender Tourismus, die Notwendigkeit, die Existenz der Bewohner unserer Alpentäler zu sichern, waren die Hauptargumente für den Eingriff, in der bisher nur dem Bergwanderer vorbehaltenen unberührten Natur.

So war es auch an der Hochries: Bereits 1934 haben der Verkehrsverein Samerberg und die Gemeinderäte der vier Berggemeinden die Errichtung einer Bergbahn mit lebhaftem Interesse verfolgt. Das Projekt wurde unterstützt, um insbesondere das Skiparadies Hochries, zu erschließen.

Dabei wurde angestrebt, die damals geplante Queralpenstraße als Zufahrtsstraße über den Samerberg mit Nähe zur geplanten Talstation Esbaum bei Grainbach zu führen.

1935 befürwortete das Bezirksamt Rosenheim in einem Schreiben an die Regierung von Oberbayern das Projekt: *„Eine Verunstaltung des Landschaftsbildes wurde bei der Vorbesprechung im November 1934 nicht befürchtet. In wirtschaftlicher Beziehung ist zu sagen: die Stadt Rosenheim, die Ortschaften Achenmühle und Frasdorf, sowie die vier Gemeinden des Samerberges, würden aus dem Bau der Bergbahn*

sicherlich bedeutenden Gewinn schöpfen. Das ganze Gebiet des Samerberges findet seine Krönung in dem Gipfel der Hochries, so daß das Gebiet einen neuen Anziehungspunkt auch für ältere und bergkundige Leute erhalten würde. Das Gebiet ist unbedingt auf Fremdenverkehr angewiesen.“

Schreiben des Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft vom 27.1.1936: *„Ihrem Gesuch um Erteilung der Projektierungskonzession für eine Seilschwebebahn auf die Hochries kann nicht entsprochen werden, da der Bau einer solchen Bahn aus Gründen des Naturschutzes und mit Rücksicht auf die Erhaltung der Lebensfähigkeit der Wendelsteinbahn nicht genehmigt werden kann.“*

Dann hörte man lange nichts mehr.

1953 meldete das Oberbayerische Volksblatt: *„Ein alter Plan wird wieder aktuell – kleine Kabinenseilbahn auf die Hochries“.*

Nach mehrjährigen hin und her, ist der Baubeginn im Juni 1956 absehbar. So berichtet das OVB: *„Das Seilbahnprojekt erfreut sich sowohl des Wohlwollens und der Förderung durch den Landrat als auch durch die Gemeinden Grainbach und Törwang, die sich mit der Fertigstellung eine wesentliche Belebung ihres Fremdenverkehrs ausgerechnet haben.“*

Doch die Euphorie verflog, der Baubeginn blieb aus. Erst am 18. April 1968 erteilte das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr die Bau- und Be-

Baubeginn



triebsgenehmigung zur Errichtung einer Seilbahn von Grainbach auf die Hochries.

Eine Beteiligungsgesellschaft, mit 1200 Kommanditisten, darunter auch viele Samerberger Bürger, war Investor der mit 5.725.000 DM veranschlagten Bergbahnen Hochries.

1969 wurde der erste Bauabschnitt mit der Sesselbahn von Grainbach nach Ebenwald begonnen. Die Inbetriebnahme war am 19.3.1971.

Der Spatenstich für die Kabinenbahn war am 5. April 1972, die ersten Gondeln fuhren am 3. November 1973, die offizielle Einweihung war am 14. Dezember 1973.

Aus dem OVB: *„Neben den Plänen für den Bau der beiden Bahnen zum 1569 m hohen Rosenheimer Hausberg schwebt der Bergbahngesellschaft eine weitere Höhenfahrt vor: die Entwicklung Grainbach zum lukrativen Fremdenverkehrsort am Samerberg.“*

Ein Hotel soll in der Nähe der Bahn entstehen, über dessen Ausmaße allerdings noch nichts verlautet wurde.

Im Gespräch ist ein Skizirkus, der auch das Gebiet des Predigtstuhls mit Lifts erschließen soll. Außerdem wird in Grainbach ein Verwaltungs- und Wohngebäude für das Personal entstehen. Am Startplatz des Sessellift wird ein 50 m langer und 100 m breiter Parkplatz errichtet werden.“

12 Mio. DM soll das alles gekostet haben. Dazu sollen von den 20 Mio. DM Beteiligungsgeldern mindestens 8 Millionen in andere Objekte (Feriendorf bei Ruhpolding) geflossen sein.

So kam es, wie es kommen musste: Bergbahn erstellt – Unternehmen pleite.

Die meisten Kleininvestoren verloren ihr eingebrachtes Geld. Von der versprochenen



Bautafel Kabinenbahn

Rendite von 16 % haben die Anleger nie eine Pfennig zu sehen bekommen.

Der Bund Naturschutz machte die Regierung von Oberbayern auf eine offensichtliche Fehlplanung aufmerksam:

Die vom Wirtschafts- und Verkehrsministerium genehmigte Seilbahn, führe in ein Gebiet, das überhaupt nicht für den Wintersport geeignet sei. Um eine Skiabfahrt ins Tal zu bekommen müsste eine breite Schneise in den Nordhang der Hochries gesprengt werden. Dies hätte ein für durchschnittliche Skifahrer unzumutbares Gefälle von mehr als 30 Grad. Außerdem sehr lawinengefährdet. Da auch die Grundbesitzer ablehnten kam die weitere Erschließung und die Realisierung der vorgenannten Pläne nicht zu Stande.

Die von Anfang an bestehenden finanziellen Schwierigkeiten endeten in einer Pleite, die 1980 zur Zwangsversteigerung führte.

Die Bahn ging in privaten Besitz, konnte aber auch bei erheblichem Einsatz eigenen Vermögens nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Nach erheblichem Substanzverbrauch stand das Unternehmen 2008 hoch verschuldet wieder vor der Insolvenz.

Panoramabilder Hochries



Simsseeblick



Heusberg



Gedenkstein am Westgrat



Hochriesgipfel



Heugraben am Riesenberg



Seitalmen



Hochrieshütte im Winter



Hochrieshütte ganz verschneit

Nahezu schuldenfrei erhielten Gemeinde Samerberg und die Sektion Rosenheim des DAV das angeschlagene Unternehmen Hochriesbahn.

Ihr Mut zur Übernahme fand vor dem Hintergrund Erhalt für den Fremdenverkehr im Naherholungsgebiet Samerberg und naturverträgliche Ver- und Entsorgung der Hochrieshütte statt.

Die neuen Eigentümer versuchen nunmehr, mit Hilfe der von Gott gegebenen Natur, ohne Gewinnerzielungsabsicht in den Vordergrund zu stellen, mit den Einnahmen aus dem Fahrbetrieb, der Vermietung von Flächen für Antennen, Gaststätten und Parkplätze, sowie Sponsorengeldern, wenigstens die Betriebskosten zu decken und für die Instandsetzungs-Maßnahmen die notwendigen Rücklagen zu bilden. Öffentliche Gelder der Bürger und Steuerzahler, sowie Vereinsgelder stehen nicht zu Verfügung.

Was ist es nun, warum die Hochriesbahn erhalten werden soll?

Die Hochries das Wahrzeichen des Samerberg zählt zu den Frontbergen des Chiemgaus: Der Rosenheimer Hausberg ist ein Aussichtsberg der Extraklasse, sozusagen ein Logenplatz. Von der Gipfelhütte der Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins ist der Blick eindrucksvoll.

Die liebliche Voralpenlandschaft mit Simssee und Chiemsee, das Inntal mit dem Rosenheimer Becken, die schneebedeckten Berge der Hohen Tauern, Watzmann, das nahe Kaisergebirge, im Norden München und der Bayerische Wald.

Eine abwechslungsreiche Bergregion mit einer großen Auswahl an Freizeit und Sportmöglichkeiten.

Ein Wanderparadies für Sportler, Naturgenießer und Erholungsuchende. Ob zu Fuß, mit Ski, Mountainbike oder per Bahn. Für Drachen- und Gleitschirmflieger ist der Hochriesgipfel ein beliebter Startplatz.

Heute geht es nicht mehr um neue oder weitere Erschließung, sondern das, was „steht“, zu erhalten:

- für die Freizeit- und Ferienregion Rosenheimer Land
- für die naturbegeisterte, erholungsuchende Bevölkerung aus nah und fern
- für die naturverträglichste Ver- und Entsorgung der Hochrieshütte

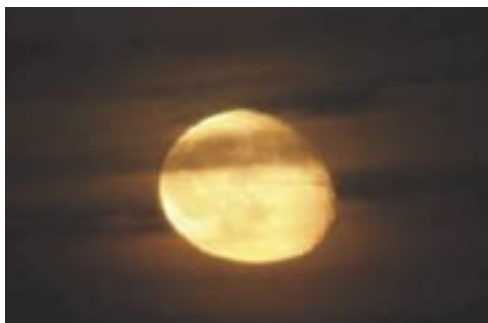
Wer weiß, was alles kommen hätte können. Der Klimawandel geht an der Hochries sicher nicht vorbei, der Freizeitkonkurrenz im nahen Österreich können wir kaum Paroli bieten – vielleicht auch nicht wollen.

Eines steht fest: Bisher sind uns Liftruinen erspart geblieben. Ob es zu einer Rekultivierung der Hochriesbahn je kommen wird? Die Zukunft wird es zeigen.

Was heute bleibt, ist das Naturjuwel Samerberg mit sanftem Tourismus zu erhalten, für uns und die kommenden Generationen.



Stimmungsbilder... über den Wolken...



Alpenblumen – schauen und schützen



Gipfelblick – soweit das Auge sehen kann



Kaiserblick



Nebelmeer über dem Inntal



Spitzstein



Geigelstein



Kampenwand



Wendelstein mt Breitenstein



Kampenwandblick



Riesenplateau mit Chiemsee

Der zu überwindende Höhenunterschied ist mit etwa 800 Meter einzuschätzen. Mit zwei Trägern wäre auszukommen. Vor der als Talstation gedachten Stelle breitet sich an der Straße ein weites Gelände aus, das als Parkplatz vorzüglich geeignet ist.

Voraussetzung wäre allerdings ein dem gesteigerten Kraftfahrzeugverkehr entsprechender Ausbau der Straße ab Samerberg über Grainbrunn bis zur Talstation. Den beteiligten Gemeinden dürfte angesichts der durch die Drahtseilbahn zu erwartenden gewaltigen wirtschaftlichen Vorteile der Ausbau der Straße keine Schwierigkeiten bereiten.

Die Firma Weichert hat ursprünglich vier Trassenführungen in Aussicht genommen. Nach Besichtigung der oben vorgezeichneten Linie wurden die drei anderen fallen gelassen. Der Grund lag in baulichen Schwierigkeiten, in Grundeigentumsverhältnissen und in Schwierigkeiten für die Zubringer-Kraftwagenlinie.

Bei der in Aussicht genommenen Trasse würde die Gipfelstation westlich vom Unterkunftshaus der Alpenvereinssektion Rosenheim zu stehen kommen. (Von Rosenheim aus gesehen rechts von der Alpenvereinsshütte, die bekanntlich seit einiger Zeit ganzjährig bewirtschaftet ist, sowie über Wasserleitung und Telefonanschluß verfügt.) Die für die Gipfelstation in Betracht kommenden Gründe gehören der Alpenvereinssektion Rosenheim. Da man bei diesem ersten Zusammentreffen von den Vertretern des Alpenvereins dem Projekt Wohlwollen bezeugte, dürften von dieser Stelle kaum Widerstände zu erwarten sein.

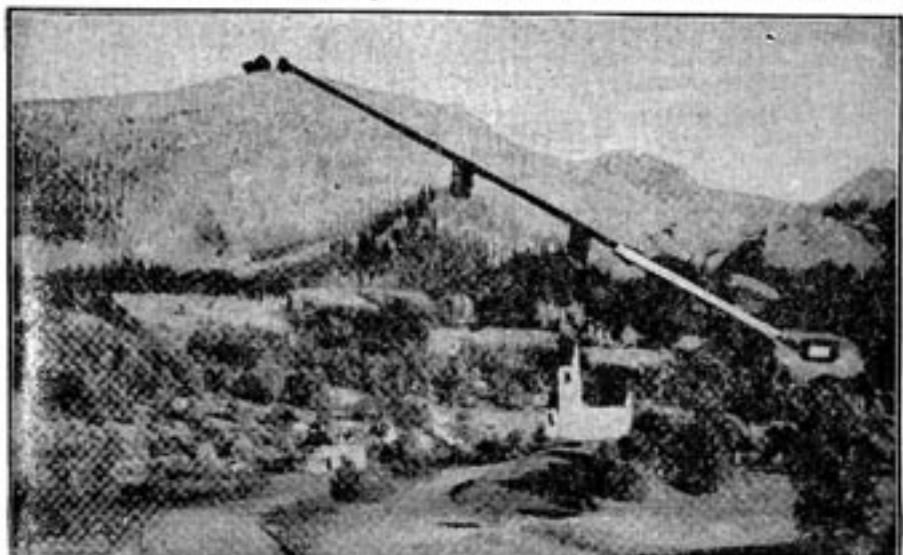
Bereits in nächster Zeit wird das Bezirksamt Rosenheim die entsprechenden Vorverhandlungen aufnehmen. Gleichzeitig wird sich die Firma Weichert um die endgültige Projektierung und um das amtliche Genehmigungsverfahren bemühen. Es ist im Interesse des ganzen Bezirks und der Stadt Rosenheim nur dringend zu wünschen, daß sich diesem bedeutenden Werk keine größeren Schwierigkeiten in den Weg stellen, damit mit dem Bau bald begonnen werden kann.

Die Vorteile dieser Schwebebahn wollen wir nur mit einem einzigen Beispiel erhärten: Nach ihrer Errichtung wird es möglich sein, vom

Die Vorteile dieser Schwebebahn wollen wir nur mit einem einzigen Beispiel erhärten: Nach ihrer Errichtung wird es möglich sein, vom Bahnhof Rosenheim auf den Hochriesgipfel (einschließlich der Omnibusfahrt) in der unglaublich kurzen Zeit von ca. 35 Minuten zu gelangen. Die Hochriesbahn wird die der Landeshauptstadt München nächstgelegene Bergschwebebahn sein. Ein Abendausflug von der Innenstadt auf die herrliche Aussichtswarte der Hochries liegt also durchaus im Bereich der Möglichkeit.

Was sagen erst unsere Freunde des weißen Sports zu diesem „Flug ins Skiparadies?“

Die Trassenführung der Hochries-Schwebebahn



Unsere gestrigen Mitteilungen über die Tagfahrt zur projektierten Hochries-Schwebebahn haben, wie nicht anders zu erwarten war, in Stadt und Land sowie in der auswärtigen Presse größtes Interesse wachgerufen. Die Hochriesbahn bildet das Tagesgespräch in Rosenheim und am Samerberg.

In obenstehender Ansicht vom Hochriesmassiv haben wir die projektierte Trassenführung eingezeichnet. Im Hintergrund rechts vom Kirchlein in Grainbach befindet sich die sogen. „Schneiderei“, in deren nächster Nähe die Talstation zu stehen kommt. Man sieht dann die Höhe 824, auf die der erste Träger zu stehen kommt und dahinter den Ebersberg (1160 Meter), der den zweiten Träger aufnehmen wird. Rechts vom Alpenvereins-Unterkunftshaus der Sektion Rosenheim ist die Bergstation gedacht.

Wir haben in unserer gestrigen Abhandlung die Verkehrsmöglichkeiten vom Standpunkt Rosenheims aus behandelt. Durch die Drahtseilbahn würden aber auch für die Gegend von Aichau, Prien und Frasdorf große Vorteile geschaffen. Wer z. B. die Frasdorfer Reichsbahnlinie benutzen will, hat als letzte Station Achenmühle, von wo aus der Aufstieg zur Talstation über den Samerberg angetreten werden kann. Außerdem steht ihm der Anschluß

an den Samerbergomnibus oder die Zubringelinie Rosenheim—Talstation Grainbach zur Verfügung. Die Verbindung zwischen Frasdorf und Grainbach wird außerdem durch eine Anschlusslinie hergestellt werden. Es ist ohne weiteres anzunehmen, daß die Mehrzahl der Skiläufer der weitaus lohnenderen Abfahrt nach Frasdorf den Vorzug geben wird. Es würde sich für Sportler, die ihren Tag ganz gründlich ausnützen wollen, die großartige Möglichkeit einer zweimaligen Abfahrt an einem Tage ergeben, eine Situation, die z. B. von den Skikanonen in Rißbüchel so sehr geschätzt wird.

Auch für das Gebiet von Ruhdorf ergeben sich durch die Hochriesbahn Möglichkeiten, die im Einzelnen noch zu besprechen sind.

Wie alle Bergbahnpläne wird auch dieses Projekt namentlich in alpinen Kreisen lebhaft besprochen. Es gibt natürlich auch Gegner, die sich bereits zu Worte gemeldet haben. Viele befürchten, daß die idyllische Ruhe ihres Hüttenbaleins durch einen Massenverkehr beeinträchtigt werden könnte. Alle Für und Wider gegeneinander abzumägen werden die zuständigen Stellen in nächster Zeit reichlich Gelegenheit haben. Wahgebend für die Entscheidung auch in dieser Frage wird der im neuen Reich an die Spitze getretene Leitfah sein: Gemeinnutz geht vor Eigennutz!

Eine Seilschwebebahn auf die Hoheries

Rosenheim, 8. November

Am Mittwoch fand eine Tagfahrt in das Samer Berggelände statt, an der Vertreter der Stadt Rosenheim, des Bezirksamtes Rosenheim, der Vorliegende des Verkehrsvereins und ein Mitglied der bekannten Bergbahn-Baufirma Bleichert, Weipzig, teilnahmen. Bei dieser Gelegenheit wurde dem schon früher einmal durch-
geprochenen Projekt einer Seilschwebebahn auf den Hoheries-Gipfel nähergetreten.

Die Bahn soll bei einer Länge von 2400 m in wenigen Minuten von der Talstation bei Grainbach auf den Gipfel der Hoheries führen. Für die Kosten des Bahnbaues wird die Bergbahn-Baufirma Bleichert im

Leipzig aufgenommen, die die Ausführung des Projektes übernimmt.

Wenn die Errichtung einer Schwebebahn auf die Hoheries Wirklichkeit werden sollte, dürfte der an sich schon recht starke Wintersportverkehr in das Hoheriesgebiet noch eine wesentliche Erweiterung erfahren. Die Preise für die Berg- und Talfahrt werden so niedrig bemessen sein, daß jeder Volksgenosse in den Genuß einer solchen Fahrt gelangen kann. Auch der Fremdenverkehr im Sommer dürfte nach Fertigstellung der Schwebebahn eine Verstärkung erfahren, da dann bequem in einem halben Tage von Rosenheim aus die Hoheries erreicht und oben-
drein auch die Küdfahrt nach Rosenheim mühelos durchgeführt werden könnte.

Seilschwebebahn auf die Hoheries

Vom Samerberg zum Gipfel in 10 Minuten — Einer der schönsten Schilberge wird erschlossen

a. Rosenheim, 9. November

Eines der bedeutendsten Projekte in der Erschließung der bayerischen Alpen wird, wie mit schon in unserer letzten Ausgabe kurz gemeldet haben, schon in nächster Zukunft zur Wirklichkeit werden: Die Errichtung einer Seilschwebebahn auf die Hoheries, die als eines der schönsten Schilparadiese unserer Berge in den letzten Jahren immer mehr bekannt geworden ist.

Der mächtige Gebirgskopf der Hoheries schirmt sich in beherrschender Breite zwischen die Täler



Nur in Originalpackungen. EIN Vorkaffeder-Süßwaren

von Brannenburg-Oberaudorf, und Hohen-Niederodlau; ihm vorgelagert ist der an landschaftlichen Schönheiten überreiche Samerberg mit seinen bekannten Ausflugsorten Törwang, Grainbach und Hohholzen.

Die Bahnhaltungen

für eine Errichtung der Hoheries, deren höchste Erhebung 1596 Meter über dem Meere liegt, sind Scheinmühle und Trasdorf an der Lokalbahnhaltung Rosenheim-Trasdorf. Von hier aus rechnet man bis zur Spitze für einen mittleren Geher rund 3—4 Stunden. Die Aussicht von den höchsten Erhebungen des vielfältig gestuften Gebirges, dessen Nordwand sich gleich einer ungeheuren Schulter gegen das Flachland stemmt (hierdurch entsteht auch der Eindruck, daß die Mittelspitze wesentlich höher als nur 1600 Meter sei), ist nach allen Seiten eine herrliche und steht jener vom Wendelstein oder von der Kampenwand nicht nach. Berühmt geworden ist die

Hoheries als Schilberg. Sie bietet nach Trasdorf über den Schmittberg und den Saggerd ungemein prächtige und immer wieder neue Ansichten, andererseits erheben sich im Gebiet des Friedigtals, des Truchlecks, der Koglgrub, am Sagerd usw., so herrliche „Schimuzel“, daß man die Hoheries und ihre Nebenausläufer ruhig

als idealen Schilberg

bezeichnen kann. Das mußte man auch mit jedem Jahre mehr zu schätzen — gab es doch im letzten Winter Sonntage, an denen 2000—3000 Menschen und sogar noch mehr dem Berg ihren Besuch abgestattet haben, so daß auch die erst vor kurzem wesentlich vergrößerte Fütte der H.R.-Sektion Rosenheim auf der Mittelspitze den gesteigerten Anforderungen nicht mehr genügen konnte.

Das Projekt einer Bahn auf die Hoheries ist nicht mehr neu. Aber erst in den letzten Monaten gelang es dem Verkehrsverein Rosenheim, der sich unter Führung von Rechtsanwalt Hausch energisch für die Ausführung des bedeutsamen Planes einsetzt, weitere Kreise dafür zu interessieren und die Vorarbeiten so weit zu treiben, daß

der Bau der Bahn tatsächlich Wirklichkeit

werden wird. Am letzten Dienstag fand nun eine Tagfahrt auf die Hoheries statt, an der sich die Vertreter des Bezirksamtes Rosenheim, des Verkehrsvereins von dort, Reichstagsabgeordneter Kiggauer, Vertreter der Firma Bleichert usw. beteiligten und bei der auch zugleich die genaue Trasse der künftigen Bahn festgelegt wurde. Sämtliche Teilnehmer dieser Tagfahrt waren mit dem Bau der Bahn einverstanden — und das wesentliche ist: Auch die Finanzierung des umfangreichen und für den ganzen Chiemgau ungemein bedeutenden Projektes ist so gut wie gesichert. Mit den ersten Arbeiten soll schon so bald begonnen werden, daß die ganze

Am die Juli-August fertiggestellt, also im nächsten Winter bereits benutzbar ist.

Die Talstation der Bahn soll in die Nähe von Grainbach auf dem Samerberg zu liegen kommen, die Trasse des Seiles führt in der Falllinie des Hauptgipfels empor und endet dicht neben der Hütte des Alpenvereins an der höchsten Stelle. Rund 2400 Meter lang wird der Seilstrang werden; man wird mit zwei, allerhöchstens drei Stützen auskommen, wobei die unterste auf eine Höhe von etwa 900 Meter und die zweite auf den sogenannten Ebersberg zu stehen kommen wird. Die Fahrzeit wird etwa zehn Minuten betragen.

Wesentlich ist

die Frage der Anfahrtswege,

die Hand in Hand mit der Schaffung der eigentlichen Schwebebahn geschaffen werden müssen. Von Achenmühle bis nach Grainbach gibt es bereits eine schöne, ansichtsreiche und vorbildliche Kunststraße, die natürlich nun noch weiter bis zur Talstation selbst vorgetrieben werden muß. Die Station selbst kommt etwa 1 Kilometer westlich von Grainbach auf der Straße zum benannten „Bräu am Duf“ zu liegen, in die Nähe der sog. „Schneidererei“. Hier muß selbstverständlich eine Gelegenheit für den Aufenthalt der wartenden Passagiere geschaffen werden, ebenso ein Parkplatz für die zahlreich zu erwartenden Autos. Die nächste Ortschaft bei der Talstation ist der Weiler E s b a u m. Es dürfte wohl selbstverständlich sein, daß die Eigentümer der Klusen, durch die die zu errichtende Anfahrtsstraße führt, angesichts der für sie entscheidenden wirtschaftlichen Besserungen, wie sie die Bahn mit sich bringt, auch entsprechendes Entgegenkommen zeigen werden.

Zur Erreichung der Talstation sind folgende Mittel in Aussicht genommen: Es verkehren regelmäßig im Anschluß von Achenmühle Omnibusse nach Esbaum, desgleichen wird ein sog. Schnellomnibus von Rosenheim zur Talstation eingelegt, der die ganze Strecke in rund 35 Minuten durchfährt. Man rechnet also München-Ostbahnhof—Rosenheim 88 Minuten, Rosenheim—Talstation 35 Minuten, Talstation—Gipfel 10 Minuten — zusammen also

eine direkte Fahrzeit von München bis Hochries-Gipfel von 83 Minuten.

Der Schnellomnibus Rosenheim—Hochries-Talstation wird nach Grasdorf und Prien durchgeführt werden, so daß auch von dort bzw. von Traunstein und weiter Anschlußmöglichkeiten bestehen.

Weiter ist zu bedenken: Achenmühle, die Ausgangsstation, liegt an der Bahnlinie Rosenheim—Grasdorf und ist rasch zu erreichen, der weiteren führt an Achenmühle direkt die Reichsautobahn vorbei, weiterhin wird bereits im nächsten Jahre die Straße Rosenheim—Grasdorf—Achenmühle zur Staatsstraße ausgebaut. Die Talstation bei Esbaum liegt direkt neben der Linienführung der ebenfalls fest projektierten Alpenstraße! Das gibt derart viele einfache Anfahrtsmöglichkeiten, daß ein besseres Projekt wohl gar nicht auszubedenken ist. Die verschiedenen Planungen werden sich gegenseitig befruchten. Und, was noch sehr zu beachten ist: Durch das neue Bauvorhaben werden natürlich auch zahlreiche Arbeiter neu beschäftigt, sowohl bei der Bahn selbst als bei den Wegverbesserungen bzw. Erneuerungen. Im Arbeitsbezirk Rosenheim und Umgebung wird man das freudig begrüßen.

Der Fahrpreis

auf der Seilbahn wird in der Bergfahrt 2,50 RM. (vorausichtlich) betragen, doch werden auch Abonnements ausgegeben werden, so daß man für 10 Fahrten 16 RM. zu bezahlen hat. Williger kann man sich eine Fahrt in ein wirkliches Brettisparadies nicht vorstellen. — Die Alpenvereinsstätte auf der Hochries wird wesentlich vergrößert werden. Im übrigen gibt es auf dem weitverzweigten Gebiet auch noch andere Hütten, so die bekannte Hütte der Sektion Oberland auf dem sog. „Plateau“.

Es wird wieder Leute geben, die sagen, daß die Ruhe eines Berges wieder einmal durch eine neue Bahn gestört wird. Dem ist entgegenzusetzen: Die Hochries war schon seit Jahren ein „koller Berg“ mehr. Durch den Bau der Bahn aber wird Arbeit und Brot geschaffen, werde wirtschaftlich nicht allzu begüterte Gebiete erschlossen, hilft man dem Fremdenverkehr und der Werbung für deutsches Land.

In zehn Minuten auf die Hochries

Das Projekt einer Seilbahn auf die Hochries kommt zur Ausführung — In eineinhalb Stunden von München zur Schilke

Zu den Bergen, die das Landschaftsbild der Stadt Rosenheim charakteristisch beeinflussen, gehört neben Kampenwand und Wendelstein am weitest nach Osten die Hochries. Welch einer ungeheuren Schulter wächst sie aus dem Tantal empor und scheint die Berge hinter ihr vor dem Flachland zurückzubringen. Vor wenigen Jahrzehnten noch so gut wie unbeachtet — ist ihre höchste Erhebung doch nur 1000 Meter hoch —, ist sie in den letzten Jahren mehr und mehr bekannt geworden: Schuld daran trägt in erster Linie die Eroberung des alpinen Winters durch den Schl. Die Hochries stellt eines der schönsten Schiparadiese dar, das man sich denken kann. Wir erinnern hier an die schönen, ungemein abwechslungsreichen Abfahrten vom Haus oder vom Plateau über Paredies, Schmittkang und Sagberg nach Freisdorf, wir erinnern weiter an die herrlichen „Stummel“ wie Predigtstuhl, Fruchtsch, Spielberg, Heurastelskopf, Klauer, die alle in den gewaltigen Gebirgsfesseln der Hochries eingeschlossen werden. Es war im letzten Winter keine Seltenheit, daß sich an einem Sonntag 2000—3000 Menschen auf dem ausrichtoreichen und schneebedeckten Berge befanden.

Das Projekt, auf diesen günstigen Berg eine Bahn — eine Seilbahn — zu bauen, ist schon ziemlich alt; aber erst jetzt hat es greifbare Gestalt angenommen. Es ist den unablässigen Bestrebungen des Verkehrsvereins Rosenheim unter seinem Vorstand Rechtsanwalt Hauch zu danken, daß endlich die Aussicht zur Verwirklichung des Bauvorhabens gegeben ist. Eine Tagfahrt, die am Dienstag stattfand, befaßte sich zum ersten Male genau mit den gegebenen Unterlagen — soweit kann heute schon gesagt sein, daß mit einer Ausführung des Planes mit ziemlicher Sicherheit gerechnet werden kann. Wahrscheinlich wird man bereits im nächsten Winter 1935/36 mit der Seilbahn in das Schiparadies der Hochries fahren können.

Der Tagfahrt zum Ausgangspunkt der Bahn auf dem Samberg wohnten u. a. Reichstagsabgeordneter Riggauer, Rechtsanwalt Dr. Holper für die Stadt, Bezirksamtmann Habruner für das Bezirksamt Rosenheim, Vertreter des Verkehrsvereins mit Rechtsanwalt Hauch, Helgel sen., Keiser usw. an. Vertreten war ferner der Alpenverein mit Studienprofessor Galkwitzer und die bekannte Firma für die Errichtung von Drahtseilbahnen Belschert, Leipzig, die im In- und Ausland bereits die größten Projekte ähnlicher Art erstellt hat. Dieses breite Forum scheint wohl geeignet, die notwendigen Vorbereitungen in die Wege zu leiten und namentlich das wichtige Kapital der Finanzierung sicherzustellen.

Der Ausgangspunkt der Bahn, die Talskation, wurde nach dem günstigsten Projekt mit der Linde „Schneiderei“, in nächster Nähe des Wälders Esbaum bei Grainbach, bestimmt. Der genaute Hof liegt fast senkrecht in der Falllinie des Gipfels, von ihm aus führt die direkteste Linie auf den Gipfel. Die Länge des Seils hätte, wird dieser einmal gewählte Punkt auch

beibehalten, rund 2400 Meter, die Fahrt von der Tal- zur Bergstation würde eine Zeitdauer von rund 10 Minuten in Anspruch nehmen. Der dabei zu überwindende Höhenunterschied ist rund 800 Meter, da Grainbach bzw. Esbaum an sich schon ziemlich hoch liegen. Der gewählte Platz wäre auch insofern sehr günstig, als sich bei der dabei entstehenden Trasse zwei ganz natürliche Stützpunkte für die beiden das Seil tragenden Lärme ergeben würden: Einmal bei Höhe 824 und ein zweitesmal auf dem sog. „Ebersberg“. Tatsächlich ist es so, daß eine günstigere Linienführung wohl überhaupt nicht in Frage kommen dürfte, also sie hier gegeben ist. Es kommt noch hinzu, daß neben der Talskation ein großer Platz vorhanden ist, der den zu erwartenden zahlreichen Autos als Parkstelle wie gerufen käme.

Kun zu den Unschermöglichkeiten! Für den, der die Drahtseilbahn mit der Deutschen Reichsbahn erreichen will, gilt als letzte Station Achenmühle; von hier aus stehen ihm entweder Omnibusse zur Verfügung, er kann aber auch den landschaftlich herrlichen Aufstieg über den Samenberg wählen. Außerdem sind sogenannte direkte „Schnellomnibusse“ von Rosenheim aus in Aussicht genommen, die die ganze Strecke bis zum Bergbahn-Talbahnhof in der kurzen Zeit von 35 Minuten erledigen. Bei einer Schnellzugfahrgeschwindigkeit von 18 Minuten von München-Ost bis Rosenheim stellt sich also die ganze Fahrzeit von München bis Hohtriesgipfel auf die kaum glaubliche Zeit von 83 Minuten!

Das bedeutet, daß kein anderer Berg, kein anderes Schigelände von München aus so rasch und so einfach zu erreichen wäre wie das der Hohtries.

Es kommt weiter hinzu, daß die Reichsbahn an Achenmühle direkt vorüberfährt und daß in Aussicht genommen ist, die Straße Rosenheim-Friedorf vom nächsten Jahre ab als Staatsstraße zu führen. Außerdem wird die künftige Alpenstraße (die sogenannten „Gartelstraßen“) gerade an Eschbaum, dem Ausgangspunkt der Seilbahn, vorbeiführen. Die Zufahrtswege sind also die denkbar besten. Freilich ist notwendig, daß vorläufig das Stück von Steinbach-Ort bis Eschbaum gehörig inlandsgeehrt wird, d. h. so beschaffen wird, daß es mit Autos bzw. Omnibussen ohne weiteres befahrbar ist. Auf der anderen Seite bedeutet die Errichtung der geplanten Bahn eine derart große wirtschaftliche Belebung des ganzen damit in Zusammenhang stehenden Landstrichs, daß auch die Grundeigentümer sicherlich Entgegenkommen bei den Fragen der Wegbeschaffung zeigen werden.

Da die bereits vor Jahresfrist vergrößerte H.A.-Hütte auf dem Gipfel dem zu erwartenden starken Aufsturm erneut nicht mehr gewachsen sein wird, so dürfte sie noch einmal, und das ganz wesentlich, vergrößert wer-

den müssen. Die Abfahrt freilich wird nach wie vor in erster Linie nach Friedorf gehen, so daß der Ort keineswegs durch die Bahn in Nachteil kommt. Der „Schnellomnibus“ Rosenheim-Friedorf wird übrigens auch nach Friedorf und Prien weitergeführt werden, so daß auch ein Anschluß in Richtung Traunstein gesichert ist.

Zweifellos stellt das Projekt ein Vorhaben dar, das für Rosenheim und den ganzen Chiemgau von ungemeiner Bedeutung ist. Geht alles nach Wunsch, dann wird schon demnächst mit den ersten Arbeiten begonnen, und die ganze Anlage ist bis Juli-August nächsten Jahres vollendet. Und es wird dann der eifrigen Rosenheimer Schigetrüben möglich sein, auch an freien Nachmittagen schnell „auf einen Sprung“ auf den geliebten Berg zu fahren, der gleich einer leuchtenden Vision herbeirücht nach der schönen Stadt am Inn.



Aus dem Bayer. Staatsarchiv

Schriftverkehr des

**Bayer. Staatsministerium
für Wirtschaft
Abteilung für Handel,
Industrie und Gewerbe**

München, 16. November 1934

An
das Bezirksamt Rosenheim

Betreff:

Seilschwebebahn auf die Hochries.

Aus einer Abhandlung im Völkischen Beobachter vom 10. November 1934 ersehe ich, daß der Bau einer Seilschwebebahn auf die Hochries geplant ist und dass bereits eine Tagfahrt auf die Hochries stattgefunden hat, an der sich Vertreter des Bezirksamtes Rosenheim beteiligt haben.

Ich ersuche um Bericht über die bisherigen Vorgänge und weise darauf hin, daß nach der Verordnung vom 230. Juni 1855 die Bewilligung zu den Vorarbeiten zum Bau von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (Projektierungskonzession) dem Ministerium zusteht.

Abschrift des Berichts ist der Regierung Oberbayern, Kammer des Innern, vorzulegen. Diese erhält Abschrift meines Schreibens.

I.V:
Stocker

Nr. 12448

Rosenheim, den 22.11.1934

Bezirksamt Rosenheim

An

Das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft

Abt. für Handel, Industrie und Gewerbe

München

Betreff:

Seilschwebebahn auf die Hochries

Z. Entschl. V.16.11.1934 Nr. I D 28177

Berichterstatter: Amtsvorstand

Auf Einladung des Verkehrsvereins Rosenheim nahm ich mit einem Vertreter der Stadt Rosenheim, der Fa. Bleichert, des Deutschen Alpenvereins und den Mitgliedern des Verkehrsvereins an einer Tagfahrt nach Grainbach auf dem Samerberg teil.

Der Vertreter der Fa. Bleichert eilte mit, daß die Fa. sich mit dem Gedanken der Errichtung einer Seilbahn auf die Hochries trage und daß die heutige Besichtigungsfahrt dazu diene, zunächst einmal sich über den Ausgangspunkt der Linie klar zu werden.

Als dieser Ausgangspunkt wurde die Gegend in unmittelbarer Nähe des Weilers Esbaum, etwa 1 km südlich von Grainbach in Aussicht genommen.

Der gewählte Platz wurde insoferne als günstig bezeichnet, als sich von hier aus in der Falllinie zum Gipfel 2 natürliche Stützpunkte für die Seiltürme ergeben.

Während der Besprechung wurde meinerseits bemerkt, daß eine erhebliche Rolle bei der ganzen Frage der Durchführung des Projektes der Ausbau der in ungenügendem Zustand befindlichen Straßenstrecke von der Abzweigung der Bezirksstraße Achenmühle – Törwang nach Grainbach, durch Grainbach hindurch bis Esbaum spielt.

Dem Direktor der Firma Bleichert gegenüber habe ich ausdrücklich bemerkt, dass die Projektierungsvorkonzession dem Bayerischen Wirtschaftsministerium zusteht und daß, bevor die Konzession erteilt ist, mit den Arbeiten keinesfalls begonnen werden darf. Der Firmenvertreter war von der Rechtslage genau unterrichtet.

Ich habe dem Vertreten der Presse, der bei der Tagfahrt zugegen war, ausdrücklich gebeten, darauf hinzuweisen, daß die Besprechung einen rein informatorischen und vorbereitenden Charakter hat und ihn gebeten, den Berichten der Presse mit der gebotenen Zurückhaltung und in dem Sinne zu bringen, daß die Angelegenheit zunächst nur im Stadium der Erwägungen und Vorbereitungen sich befindet und noch lange nicht gereift ist.

Leider wurde dies von mir gegebene Richtlinie nicht eingehalten.

Abr. V.I an die Regierung v. Obb.

Unterschrift

Besprechung mit dem Bürgermeister des Samerbergs am 3.XII 1934

„Bei der seinerzeitigen Ortsbesichtigung durch den Verkehrsverein Rosenheim und einem Vertreter der Fa. Bleichert wies der Bezirksamtsvorstand auf die Bedeutung einer entsprechenden Zubringerstraße zur Talstation bei der Schneiderei hin und bemerkte, daß der Bezirk Rosenheim bei seiner Finanzlage eine Beteiligung unter Kosten ablehnen müsse.

In der Zwischenzeit hat der Bezirksbaumeister die ungefähre Linie der Zubringerstraße in das Steuerblatt eingezeichnet. Die Straße zweigt bei Widholz von der Bezirksstraße Achenmühle – Lues ab und ist rund 1800 Meter lang.

Die derzeitige Breite der Straße ist ungenügend, auch müssen einigen Kurven unbedingt beseitigt werden. Die genaue Linienführung muß einer Absteckung an Ort und Stelle vorbehalten bleiben.

Eine Straßenbreite von 6 m wird voraussichtlich genügen. Angesichts der schweren Belastung durch die Autobusse muß ein entsprechend starker Grundbau hergestellt werden. Bei der Talstation wird eine Schleife vorzukehren sein, damit die Autobusse ohne rückstoßen zu müssen, wieder abfahren können. Zur Erhaltung der Straße ist eine Teerung oder Asphaltierung geboten.

Die Kosten für die Verbreiterung und Begradigung der Straße einschl. Walzung werden auf 60.000 RM geschätzt.

Die Asphaltierung wird sich auf 12.000 RM stellen, der Parkplatz wird etwa 2000 RM erfordern, sodaß sich insgesamt 74.000 RM ergeben.

Darin sind die Kosten für Grunderwerbung, Vermarktung, Vermessung und Verbriefung nicht inbegriffen.

Bei einer Annahme von 8000 Tagschichten würde sich ein Zuschuß aus der Grundförderung von 24.000 RM ergeben, sodaß immer noch 50.000 RM aufzubringen wären.

Dieser Betrag kann von den 4 Gemeinden des Samerberges keinesfalls aufgebracht werden. Die Firma muß sich überlegen, daß ohne Zubringerstraße die Erbauung der Seilbahn ausgeschlossen ist. Die Rentabilität der Seilbahn hängt ab von der möglichst raschen und reibungslosen Zubringung der Fahrgäste von Achenmühle zur Talstation. Diese Voraussetzung ist unmöglich ohne die Erbauung einer Zubringerstraße, sodaß die Zubringerstraße unbedingt in die Kosten der Seilbahn einkalkuliert werden muß. In den Presseartikeln ist diese Kardinalfrage mit keinem Wort berührt.

In der Zwischenzeit hat sich in der Gemeinde Törwang der Gedanke mehr und mehr gefestigt, daß die Talstation näher an Törwang gelegt werden muß, was eine Verlängerung der Seilstrecke von etwa 1200 m bedingen würde.

Die Gemeinde Törwang vertritt den Standpunkt, daß die Talstation in möglicher Nähe der Alpenstraße liegen soll. Dieser Gedankengang ist nicht von der Hand zu weisen.

In diesem Falle müsste eine Zubringerstraße vom Endpunkt der Bezirksstraße Achenmühle – Lues zur Alpenstraße und von dieser aus wieder ein Verbindungsstück zur Talstation gebaut werden. Für die Gemeinden Törwang, Steinkirchen und Roßholzen wäre das Projekt Törwang erwünschter.

Die Bahn auf der Hochriß

Sitzung des Verkehrsvereins Samerberg

Törwang, 4. Dezember

Der Vorstand des Verkehrsvereins Samerberg hatte dieser Tage seinen Ausschuß und die Gemeinderäte der vier Berggemeinden zu einer Sitzung ins Gasthaus Pallauf gerufen mit der Tagesordnung: Winterprospekt und Bergbahn.

Dr. Spengel sprach über Anfertigung, Verteilung des Prospektes und gab bekannt, daß vom kommenden Winter ab der Schneebericht vom Samerberg in den Tageszeitungen veröffentlicht werde.

Zur Errichtung einer Bergbahn auf die Hochriß, ein Projekt, das von den Bewohnern des Samerbergs mit lebhaftem Interesse verfolgt wird, brachte Dr. Spengel einen neuen Vorschlag. Da die Gemeinden nicht in der Lage seien, wesentliche Beiträge für die Kosten einer neuen Zufahrtstraße zum Talbahnhof aufzubringen und dadurch die Ausführung des Projektes gefährdet erscheine, soll möglichst erreicht werden, daß die geplante Alpenstraße als Zufahrtstraße zum Talbahnhof benützt werden könne. In diesem Falle kämen für die Gemeinden etwa 40—50 000 Mark in Wegfall. Im Verfolg dieses Vorschlages wurde ein Schreiben an die ausführende Firma Bleichert in Leipzig entworfen mit der Begründung, daß die Linienführung der Alpenstraße noch nicht endgültig festgelegt, jedoch deren Ausführung durch das Gebiet des Samerbergs grundsätzlich auch aus anderen Gründen als vordringlich angesehen werde.

Nochmals Hochrießseilbahn vor der Vollendung

Unlängst wurde vernommen, dass die Seilbahn auf die Hochrieß vor der Vollendung stehe.

Warum man hierbei die Wahrerin der Interessen des Naturschutzes, die Naturschutzbehörde, bewusst oder unbewußt nicht beteiligte sei dahingestellt.

In einem mit Naturschönheiten besonders ausgezeichneten Land wie Bayern gehört der Schutz der Natur und ihrer Schöpfung zu einer der wichtigsten Aufgaben der Naturschutzbehörde.

Wäre sie nicht dann würden solche Kostbarkeiten wie Tatzelwurmwasserfall, Legsteinsee, Hartsee, Pellhammersee, Gelände um den Schwarzer See, Burgruine Falkenstein, Eggstätt – Hemhofer Seesplatte, Burgruine Kiemstein, Kampenwand, Teufelswand, Hammerbachwasserfall, um nur einige zu nennen, nicht den Natur- bzw. Landschaftsschutz genießen.

Sie leitet derzeit in die Wege, dass der Bärnsee, das Moor am Hofstettersee, das Kühwampemoor bei Bernau, das Soinkargebiet einschließlich der Kronbergalm, die Linzingerfilze, das Ufergelände am Chiemsee zwischen Gstadt und Gollenshausen nebst der Aischingerhöhe, Simssee, Tinnigersee usw. bei der oberen Naturschutzbehörde, der Reg. v. Obb. ebenfalls unter den besonderen Schutz gestellt werden. Jedes Jahr wird der Pflanzen- und Blumenrauberei - der Bestand der geschützten Blumen ist um 50 % zurückgegangen – Einhalt geboten und damit die Interessen des Bundes Naturschutz mit seinen 22.000 Mitgliedern vertreten.

Waren nicht vor allzu langer Zeit die Tatzelwurmwasserfälle gefährdet?

Soll auch das Hochrießgebiet gefährdet werden? Wenn schon eine Materialbahn auf die Hochrieß sein musste, wo Hände weg von einem Personenaufzug.

Genügte denn die drei bis viertausend Skifahrer an einem schönen Wintersonntag noch Nicht? Die wirklich naturliebenden Bergsteiger und Skiläufer werden diese Forderung gebührend anerkennen. Die Interessen der „Skirowdies, Modegecken und Profitmacher“ können dagegen nicht vertreten werden.

Nichts gegen die schon zahlreich bestehenden Bergbahnen in Bayern und Tirol, die auch Kranken und alten Leuten den Genuß der Herrlichen Alpenwelt ermöglichen.

Alles jedoch gegen die Modetorheiten und „Skikanonen“ die mit der Stopuhr in der Hand an die fünf Mal pro Tag beispielsweise vom Hafelekar auf die Seegrube hinunterrasen, alles mit sich reißend. Auch den Undiszipliniertheiten, wie sie Massenveranstaltungen auf den Berg unweigerlich mit sich bringen, wie zerschlagene Flaschen auf den Weiden, verunreinigte Tränkestellen, aufgerissene Zäune, Steinfall und Steinwurf über Viehherden, sinnlos Pflücken und Wegwerfen geschützter Pflanzen und Blumen und dgl. Noch mehr darf nicht das Wort gesprochen werden.

Mit Genugtuung konnte man vernehmen, dass sich im Kaisergebirge Almrausch und Edelweiß, Secrose, Seidbast und der Latschenbestand wieder gut erholen. Sind doch die Schönheiten der Natur das einzige was uns Deutschen noch verblieben ist.

Darum nochmals, macht die Hochrieß nicht zu einem Modeberg; er bleibt vielmehr was er immer war – unser schlichter Hausberg -.

Dr. Eheberg

Ritzenverein und Seilbahn auf die Hochries

Aus der Jahreshauptversammlung der Sektion Rosenheim

Im Frühlingserdbau versammelte gütlich die Sektion Rosenheim des Deutsch-Österreichischen Alpenvereins ihre Mitglieder zur Jahresversammlung. Sektionsleiter, Studienprofessor G. L. Lueker, leitete die Hauptversammlung für das 57. Vereinsjahr.

Den Jahresbericht trug Herr Loth vor: Der Bericht befaßt sich mit dem vollendeten Bau der Wasserleitung auf die Hochrieshütte, dem 40jährigen Bestehen des Brännksteinhauses und der Mitgliederbewegung. Der Verein zählt 417 Mitglieder, darunter 7 Ehrenmitglieder. Den fünf verstorbenen Mitgliedern wurde ein ehrendes Gedenken gewidmet. Die Sektion hielt im Geschäftsjahr 1933/34 sechs Vortragabend und vier Ausschaffungen ab. Vier Mitglieder wurden mit dem silbernen Edelweß für 25jährige Mitgliedschaft ausgezeichnet.

Brännksteinhaus-Referent Adamczyk teilte mit, daß das abgelaufene Jahr sehr gut gewesen sei im Hinblick auf Besuch und Uebernachtungen im Brännksteinhaus. Die Eheleute Rüssel haben auch im 19. Dienstjahr auf dem Haus zur Zufriedenheit aller gearbeitet. Das Hüttenbuch verzeichnete 6000 Eintragungen mit über 1000 Uebernachtungen. Ein großer Teil hat sich nicht eingetragen, so daß man die Besucherziffer mit rund 10000 annehmen kann. Der Bericht verbreitete sich auch auf Festlichkeiten auf dem Brännksteinhaus; Erwähnung verdient hier die Feier des 40jährigen Bestehens des Hauses, die Michel Rimpfel mit köstlichen Parties seines Sammers umraute. — Besuch wurde der Brännkstein auch von der SA-Reichsführerschule und Rosenheimer SAH. Reichsstatthalter Ritter von Epp, der wiederholt auf der Jagd im Oberaudorfer Gebiet weilte und dabei den Brännkstein besah, äußerte sich sehr anerkenntend über das Haus. Zur baulichen Ausstattung teilte der Redner mit, daß eine Auslegung von Wasserrohren notwendig geworden ist, die 600 Mark Kosten verursacht.

Ueber die Seitensahn äußerte sich Verwalter Müller, der bekannt gab, daß durch die Umbau der „Kraft durch Freude“ der Besuch auf 6—7000 Personen angefallen sei. Die Bewirtschaftung habe gut geklappt.

Herr Schlattenhofer hatte einen umfangreichen Bericht über die Hochries-Hütte zusammengestellt. Die Hütte wurde 1913 errichtet und diente zwei Jahrzehnte den Skiläufen als Unterkunft. Im Sommer war die Hütte geschlossen. Nur am Sonn- und Feiertagen sorgten freiwillige Wachen für die anwesenden Bergsteiger. Bis zum Jahre 1921 wurde die Hütte von Mitgliedern der Schneeschuh- und Bergsteigerriege des TuS. 1860 betreut, die eine Hüttenwache eingerichtet hatten. Als dann der Besuch immer härter wurde, wurde vor drei Jahren der Schlafraum unter das Dach verlegt. 1931/32 wurde der Raum neuerdings zu klein. Die Ueberfüllung war oft so hoch, daß viele Bergsteiger und Skiläufer keinen Platz mehr in der Hütte finden konnten. Im

Jahre 1931 schlug der Referent einen umfassenden Neubau vor, der jedoch nicht genehmigt wurde, weil man auf dem Plateau eine große Sache vor hatte. Dieser Plan zerschlug sich jedoch. Der Neubau wurde dann beschlossen und ausgeführt. Im vergangenen Jahre wies die Hütte 10000 Besucher auf. Diese hohe Ziffer konnte nur dadurch erreicht werden, daß einerseits genügend Raum vorhanden war, andererseits die ganzjährige Bewirtschaftung eingeführt worden war. Auch in den herbstlichen Uebergangsmonaten ist der Besuch als sehr gut zu bezeichnen gewesen. Für die Sektion ist der Hüttenbau mit vielen Kosten, Sorgen und Mühen verbunden. In bezug auf die landschaftliche Schönheit der Hütte betonte der Redner, daß ringsum 400 Gipfel, Zinnen und Grate das Haus grühen.

Ein Sorgenkind war die Wasserleitung, die erst im September in Betrieb genommen werden konnte. Die Anlage arbeitet bis heute einwandfrei. Die Fernspretleitung, die zur Weitergabe oder zur Aufnahme von Weiter- und Schneemeldungen bei Lawinengefahr, für Unfallmeldungen und dergleichen große Bedeutung zukommt, wird in etwa zehn Tagen betriebsfertig sein. Die Erdaußung der Fernspretleitung war nur durch das große Entgegenkommen der Oberpostdirektion möglich, die den weitaus größten Teil der Kosten übernommen hat. Der Referent dankte in diesem Zusammenhang allen Beteiligten, angefangen von der ÖPD, bis zum letzten Arbeiter.

Das vergangene Jahr war überreich an Arbeit. Verbesserungen sind da und dort noch notwendig. Mit Mühen und Anstrengungen schaffe man jedoch nichts, nur mit tätiger Mitarbeit.

Zur Bewirtschaftung der Hütte erklärte der Referent Schlattenhofer, daß die Sektion mit dem neuen Pächter Seebacher Georg einen sehr guten Griff gemacht habe. Seebacher, dessen Eltern übrigens die ersten Pächter der neu erbauten Brännksteinhütte waren, betreut das Unternehmen mit Liebe zur Sache und zu den Bergen.

Ueber Wegmarkierungen sprach der Referent Sepp Seidel. Die Markierungen zur Alten und zum Petersberg wurden erneuert. Auch sonst wurde eine Reihe von Wegen frisch markiert. Zum Kapitel Rettungsstellen äußerte sich der Sektionsleiter selbst. Ueber die berg-

steigerische Tätigkeit berührte der Referent Huber. Interessant sind die Angaben über die Leistungen im Jahre 1933/34. Darnach haben die Bergsteiger der Sektion 622 Gipfel gemacht und zwar drei über 4000 Meter, acht über 3000 Meter, 83 über 2000 Meter, 334 über 1500 Meter und 194 unter 1500 Meter. Die Bergfahrten im Winter überwiegen wie gewöhnlich die des Sommers. Eine einzigartige Leistung vollbrachte Herr Loth, der mit seinen 77 Jahren den Hohen Göll zum Hohen Brett überstiegt. Das Mitglied Römnersberger machte im Alleingang das Matterhorn und das Zinalrothorn, beides sehr beträchtliche Leistungen.

Ueber die Bäckerei referierte Lehrer Lehenberger. Er bedauerte, daß die Bäckerei immer weniger in Anspruch genommen werde. Den Kassenbericht erstattete Kassenwart Lodroner. Die Kasse wurde geprüft und in tadelloser Ordnung befunden. Nach Genehmigung des Voranschlages für das kommende Vereinsjahr trat die Sektion in die Besprechung über die

Seilbahn auf die Hochries.

ein. Verließ die bisherige Tagesordnung reibungslos, so kam es bei diesem Punkt zuweilen zu hitzigen Debatten, in denen alles für und Wider eingehend besprochen wurden. Sektionsleiter Gallwitzer erklärte zu dieser Angelegenheit, daß der Sektionsauschuh von der ganzen Sache nichts gewußt habe. Er, Gallwitzer, sei am 5. November von der Tagfahrt nach Grainbach verständigt worden. Die Tagfahrt habe dann am 7. November stattgefunden. Er habe dann zusammen mit dem Hochries-Hütten-Referenten und einem weiteren Mitglied an dieser Fahrt teilgenommen. Der Sektionsleiter zählte dann alle Vor- und Nachteile einer solchen Seilbahn auf die Hochries auf, wobei er erklärte, daß eine Bahn auf die Hochries einen derartigen Massenverkehr brächte, daß die Gefahren bei der Abfahrt noch vielmehr gesteigert würden, als dies bei

dem gegenwärtigen Verkehr schon der Fall sei. Auch an den Beretogen würde ein Niesenbetrieb herrschen. Mit der Ruhe auf der Hochries wäre es dann für immer vorbei. Auf der anderen Seite handle es sich um ein Millionenprojekt das in der Zeit der Arbeitsbeschaffung eine wichtige Rolle spiele. Andere Sektionen haben, so erklärte der Sektionsleiter mit Recht, zu einer günstigeren Zeit gegen Bergbahnen protestiert und erreicht hätten sie nichts. Er sei der Auffassung, daß die ganze Angelegenheit äußerst ruhig überdacht werden müsse. Es könne sich für die Sektion nur darum handeln — daß sie keinen Schaden davontrage. Der Redner untersuchte dann die Frage, ob man den Fortschritt überhaupt verhindern könne und verwies in diesem Zusammenhang auf die nahe der geplanten Talstation vorbeiführende Alpenstraße und die Reichsautobahn. Zur Frage der Rentabilität erklärte der Sektionsleiter, daß die geplante Hochriesbahn die billigste Bergbahn im weiten Umkreis sein würde.

Das Mitglied Römnersberger und ein weiterer Diskussionsredner der Sektion gaben in sehr leidenschaftlicher Weise ihre Abneigung gegen die geplante Bergbahn kund und bezeichneten das Vorgehen als einen gewaltigen Eingriff in diesen Himalayengebiet sei hier der ideale Standpunkt und nicht der materialistische.

H. Jangler wandte sich mit aller Schärfe gegen die Ausführungen seines Vorredners und betonte, daß die Kreisleitung der NSDAP das Projekt im Sinne der Arbeitsbeschaffung ideell unterstütze, weil es die Möglichkeit biete, wieder Arbeitslose aus dem Gebiet unterzubringen.

Der Sektionsleiter vertat auch den idealen Standpunkt, machte aber darauf aufmerksam, daß die Hochrieshütte schweren Schaden erleide, wenn die Bahn trotz aller Proteste „daneben hin“ gebaut würde. Im übrigen wurde beschlossen, die Sache einmal sprachreif werden zu lassen. Dann könne man über die Seilbahn, reden.

Alpenverein und Seilbahn auf die Hochries

In der Hauptversammlung der Sektion Rosenheim des D. und O. Alpenvereins Rosenheim, auf die wir noch ausführlich zu sprechen kommen, behandelte man auch das Projekt der Seilbahn auf die Hochries. Darüber sei folgendes mitgeteilt:

Mitglied Kömmerperger wies darauf hin, daß die Errichtung der Seilbahn einen unerträglichen Eingriff in die Unberührtheit des noch sehr ursprünglichen Gebietes des Samerberges und der Hochries bedeute und vom Standpunkt des Naturfreundes aus mit aller Entschiedenheit dagegen Stellung genommen werden müsse.

Das Ehrenmitglied der Sektion, Justizrat Scheuer, wandte sich zunächst nachdrücklich dagegen, daß die Sektion bei der Vorbereitung der Frage bagatellemäßig behandelt worden sei. Erst unmittelbar vor der Tagfahrt vom 7. November sei der Vorfall der Sektion durch den Vorstand des Verkehrsvereins überraschend benachrichtigt worden. Der Redner begrüßt es nicht, daß Mitglieder des Ausschusses der Sektion überhaupt an dieser Tagfahrt teilgenommen und dadurch den Anschein erweckt haben, als sympathisierte der Alpenverein mit diesem Projekt.

Der Redner betonte, daß es für den Alpenverein nur einen Standpunkt gebe, das ist der ideale des Naturschutzes. Der Alpenverein habe von jeher grundsätzlich gegen alle Bergbahnen Stellung genommen, denn auch mehrfach vergeblich, was aber nicht abhelfen dürfe. Es müsse mit besonderem Nachdruck vom AV die Seilbahn auf die Hochries abgelehnt werden, weil nicht das geringste Bedürfnis dafür vorliege und sie lediglich auf eine Verschandelung des in Frage stehenden Gebietes hinausläufe.

Die Gegend der sogenannten Schneiderei soll durch die Anlage eines umfangreichen Autoparkplatzes ihres Idylls vollkommen beraubt werden und die Wald- und Wiesenhänge der Hochries würden auch durch die Bahn ihrer Schönheit in größter Weise entleidet. In einem Artikel einer Rosenheimer Zeitung sei der schöne Satz „Gemeinnutz gehe vor Eigennutz“ falsch ausgelegt worden. Wenn Gemeinnutz und Eigennutz gegenüber gestellt werden, so kann von Eigennutz wohl nur auf Seite derjenigen die Rede sein, die unter notwendiger Verun-

zierung der Natur Schönheiten verdienen wollten; gemeinnützig handle in dieser Frage derjenige, welcher die Natur schützen und denen unberührt bewahren wolle, die dort ihre Erholung finden wollen, bewahrt von den Auswüchsen, die derartige Unternehmungen immer mit sich bringen.

Als Freunde der Hochries kämen vor allen Dingen die jungen Schifahrer und Bergsteiger in Betracht, die nicht die Mittel hätten, die Seilbahn, noch dazu zweimal an einem Tag, zur Erleichterung ihres Sportes zu benutzen.

Staatsbankinspektor Jäger wollte in schärfsten Worten zur Geltung bringen, daß die Kreisleitung der NSDAP, hinter dem Projekt stehe und zwar aus dem Gesichtspunkt der Arbeitsbeschaffung. Demgegenüber konnte Justizrat Scheuer geltend machen, daß es sich um ein für die Arbeitsbeschaffung nur in sehr geringem Umfang in Betracht kommendes Projekt handle und betraf sich auf einen Mann, der wohl auch für die Kreisleitung der NSDAP eine Autorität bedeute, nämlich Minister Esler, der auf einer Tagung des Landesfremdenverkehrsvereins in Kempten darauf hingewiesen habe, daß man nun genügend Bergbahnen in Bayern habe, daß nicht das geringste Bedürfnis nach neuen Bergbahnen bestehe und der wörtlich sagte: „Es dürfen auch die Menschen nicht vergessen werden, die in den Bergen ihre Erholung haben wollen, die noch Anspruch darauf hätten, von den Errungenschaften der Technik verschont zu bleiben. Es gäbe noch sehr viele Menschen, die noch gerade von der Unberührtheit mancher Gegenden angezogen werden.“ Justizrat Scheuer wies darauf hin, daß diese Worte des Ministers gerade für das vorliegende Projekt von ausschlaggebender Bedeutung sein müßten.

Schließlich wurde ohne Widerspruch von dem Redner betont, daß satzungsgemäß zur Verfügung über Grundstücke die Genehmigung der Mitgliederversammlung rechtliche Voraussetzung sei und gewärtigt wird, daß rechtzeitig eine Mitgliederversammlung wieder berufen würde.

Man einigte sich vorläufig auf den Beschluß, daß der Hauptauschuss des D. u. O. Alpenvereins einen Bericht in der Sache erhalte und um Unterbrechung des Widerpruches gegen das Projekt ersucht werde, von dem ja allerdings zu hoffen sei, daß es wegen Unrentabilität überhaupt nicht durchgeführt werde.

Reichsautobahnen – Oberste Bauleitung München

Postanschrift: Reichsautobahnen Oberste Bauleitung München	München Amalienstraße 19	Drahtwort: OStK. München	Fernschreib: Fernverkehr 5793 + Nebenstelle 442 Fernverkehr 5793/442
--	-----------------------------	-----------------------------	--

103 w/2004	An das Bezirksamt Rosenheim	Eingangs- und Bearbeitungsstempel: Eing.: 6. FEB. 1935 Nr. 7539
Auf dem Altkopie Buch		

Ihr Zeichen: OStK 2/1 Ja Ihre Nachricht vom: 2. Febr. 1935 Unser Zeichen: OStK 2/1 Ja Tag: 2. Febr. 1935

Betreff: Anschlußstelle Achenmühle Es wird erbeten in der Antwort Tag und Zeichen dieses Schreibens anzugeben.

Anlagen:

Aus den Tageszeitungen war zu ersehen, daß eine Seil-
 schwebelbahn auf die Hochriß gebaut werden soll. Wir ersuchen
 um gefl. Mitteilung, ob dieses Projekt zur Verwirklichung
 kommt, da nur unter dieser Voraussetzung eine Anschlußstell
 bei Achenmühle vertreten werden könnte.

Heftband

Nr. 15377 ✓

Wagner 5c
 Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft
 Abt. für Handel, Industrie u. Gewerbe
 empl. - 8. FEB. 1935
 Beil. ID 3272

Vorgelegt
 dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft
 Abt. für Handel, Industrie u. Gewerbe
 München

mit der Bitte um Entschliessung, ob die Fa. Gleichert um die
 Projektierungskonzession eingekommen ist. Diesemts ist über
 die weitere Entwicklung der Angelegenheit nichts mehr bekannt.

Rosenheim, den 18.2.1935

Bezirksamt Rosenheim

An

die Reichsautobahnen, Oberste Bauleitung
München
Arnulfstr. 19

Betreff:

Anschlussstelle Achenmühle

Z. S. chrb. b. 2. 2. 1935 OBK 2/Ja

Im November 1934 fand auf Einladung des Verkehrsvereins Rosenheim eine Tagfahrt in Grainbach auf dem Samerberg statt, wobei ein Vertreter der Fa. Bleichert mitteilte, dass sich seine Firma mit dem Gedanken der Errichtung einer Seilbahn auf die Hochriess trage und dass die heutige Berücksichtigung dazu diene, sich zunächst einmal über den Ausgangspunkt der Linie klar zu werden. Als solcher wurde die Gegend in unmittelbarer Nähe des Weilers Ebsbaum, etwa 1 km südlich von Grainbach als sehr günstig in Aussicht genommen. Seit dieser Zeit habe ich von einer Weiterentwicklung der Angelegenheit nichts mehr gehört.

Zufolge Entschliessung des Wirtschaftsministeriums vom 13. d. Mts. ist bis jetzt ein Antrag auf Erteilung der Projektierungskonzession dort nicht

eingegangen.

Unabhängig jedoch von der Frage der Errichtung einer derartigen Bahn möchte ich trotzdem die Errichtung einer Anschlussstelle bei Achenmühle auch im Namen der beteiligten Gemeinden dringendst befürworten und erbitten. Achenmühle ist der Ausgangspunkt für den landschaftlich hervorragend schönen Samerberg mit den Gemeinden Greinbach, Törwang, Rossholzen und Steinkirchen. Die Hochries ist ein geradezu hervorragendes Skigebiet, was die Zahl von 4000 Besuchern an einem der vergangenen Sonntage allein schon beweist. Der Samerberg wird bestimmt eine grosse Zukunft als Sommerfrischegebiet haben, die sich noch günstiger gestalten wird durch die Errichtung der Alpenstrasse, die den Samerberg durchqueren wird. Die Bevölkerung des Samerberges ist fast ausschliesslich hinsichtlich ihrer Einnahmen auf den Fremdenverkehr angewiesen, nachdem bei der hohen Lage die Landwirtschaft wenig abwirft. Auch die Gemeinden Höhenmoos und Lauterbach haben grosses Interesse, dass ihr Gebiet durch eine Haltestelle in Achenmühle mehr und mehr aufgeschlossen wird.

Die Reichsautobahnen bringen durch die gewaltigen Grundabtretungen usw. für die beteiligten Bauern und Gemeinden nicht zu verkennende Schwierigkeiten und Erschwernisse der Wirtschaft mit sich.

Ich erachte es deshalb als einen gebotenen Ausgleich, durch die Errichtung einer Haltestelle in Achenmühle den Belangen des Verkehrs und der sogen. Fremdenindustrie Rechnung zu tragen.

II. ZA I

erl. St.



Bezirksamt Rosenheim

An

Herrn Studienprofessor Gullwitzer
Rosenheim

Betreff:

Errichtung einer Seilschwebebahn
auf die Hochries

Inhaltlich einer Anschliesung des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft, hat die Fa. Bleichert um die Projektierungskonzession für den Bau einer Seilschwebebahn auf die Hochries gebeten. Die Bahn soll auf einem kleinen Büchel, der etwa 500 m südlich von Grainbach am Wege nach Esbaum liegt, beginnen und vermittels 4 Zwischenstützen auf den Grat der Hochries führen, etwa 150 m westlich der Alpenvereinshütte.

Das Bezirksamt wurde veranlasst, allgemein zu dem Projekt Stellung zu nehmen.

Ich ersuche um gefl. Aeusserung vom Standpunkt des Alpenvereins und des Naturschutzes aus und wäre für baldgefl. Erledigung zu Dank verpflichtet

In der Aeusserung wolle auch angegeben werden, wieviele Hütten im Gebiete der Hochries vorhanden sind.



**Sektion Rosenheim
des Deutsch- u. Österreichischen
Alpenvereins.**

Rosenheim, den 3. Juni 1935.

Geschäftsstelle: Kaufhaus Seufft, Rosenheim
Bankkonto: Bez. u. Stadtparkasse Rosenheim
Postscheckkonto: Amt München Nr. 13928

Antwort erbeten an:

An das
Bezirksamt Rosenheim.

Betreff: Errichtung einer Seil-
schwebebahn auf die Hochries.

Der Deutsche u. Oesterreichische Alpenverein betrachtet es als seine Hauptaufgabe die Ursprünglichkeit der Bergwelt zu erhalten; aus diesem Grund muß die Sektion Rosenheim die Errichtung einer Seil schwebebahn bekämpfen.

Vom Standpunkt des Naturschutzes wird darauf hingewiesen, daß der Wildreichtum dieses Gebietes sehr zurückgehen und damit eine große Schädigung der betreffenden Jagdbesitzer eintreten dürfte; eine Verunstaltung der Gegend durch eine Seilschwebebahn kommt kaum in Frage.

Im Gebiet der Hochries sind folgende Hütten:
I. Alpenvereinshütten:

1. Die Hochriegsgipfelhütte der Sektion Rosenheim
2. Die Seitenalm (2 Hütten) " "
3. Die Riesenhütte der Sektion Oberland auf dem Riesenplateau.

II. Almhütten:

1. Die Riesenalmen (7 Almen);
2. Die Spatenau-Almen (3 Almen);
3. Die Zimmer-Alm
4. Die Moser-Alm
5. Die Ebersberger-Alm

III. Das Drexel-Haus des Reichsbahnsportvereins
Neufreimann.

Nr. 3367

Rosenheim, den 5.6.1935

Besirkamt Rosenheim

An

die Regierung von Oberbayern

München

Betreff:

Seilschwebebahn auf die Hochries

Zur Hand-Entschl. vom 27.5.1935
Nr. 10491/3

Beilagen:

Die Hand-Entschliessung
2 Fertigungen

Berichterstatte: Amtsvorstand

Die Hochries, 1600 m hoch, ist ein langgezogener markanter Berg, der den Obisgau und die Bahnlinie München-Rosenheim-Salsburg beherrscht. Von alpinen Standpunkt aus zeichnet sich die Hochries als Berg für sich, gemessen an den Felspartien des benachbarten Hauberges, der östlich gelegenen Kempenwand und vor allem des Wilden Kaisers im Süden nicht besonders aus. Der Fels des Berges ist von Waldungen bedeckt, die oberen Hänge sind Almböden, lediglich der Karkopf und das Feuchted, die zum Massiv der Hochries gehören, weisen felsige Partien auf. Die verschiedenen Zugangswege sind bequem und nicht bemerkenswert im bergsteigerischen Sinne.

Die hauptsächlichste Bedeutung kommt der Hochries als Skiberg zu, als welcher sie als ideales Gebiet bezeichnet werden muss. Demgemäß

auch
1st/des Besuch ein aussergewöhnlich starker. Im vergangenen
Winter herrschte an den Sonntagen stets Massenbetrieb mit
durchschnittlich 2-3000 Skifahrern, die insbesondere die be-
sahnte Anfahrt nach Praedorf ausnützen. Für die Bedeutung
des Berges als Skiberg spricht auch der Umstand, dass bereits
seit Jahren direkte Züge München-Achenmühle-Praedorf verkeh-
ren.

Die Frage der Rentabilität einer Bergbahn zu unter-
suchen, ist nicht Sache des Bezirksamts. Immerhin darf bemerkt
werden, dass dem Zubringerdienst zum Ausgangspunkt der Bahn,
der nach der seinerzeitigen Vorbesprechung an Ort und Stelle
im November vor. Jahres etwa 1 km südlich der Ortschaft Grain-
bach bei dem Weiler Ebaum zu stehen kommen sollte, besondere
Bedeutung zukommt. Er ist die Voraussetzung für eine genügende
Besetzung der Bahn. Ausgangspunkt im Tal für die Hochries
ist die Bahnstation Achenmühle, von der eine Bezirkstrasse
zu dem 830 m hohen Gebiet des Smerberges zieht. Von dieser
Bezirkstrasse führt ein Gemeindegeweg nach Grainbach und E-
baum, der jedoch in keiner Weise irgendwelche bedeutenderen Ver-
kehrserfordernissen entspricht und mit einem Kostenaufwand
von schätzungsgemäss 60 000 RM verbreitert und begradigt wer-
den müsste. Eine Teuerung würde sich auf etwa 12 000 RM stel-
len, der notwendige Parkplatz am Ausgangspunkt der Bergbahn
würde mindestens gering gerechnet 2000 RM erfordern. Irgend
einen Beitrag zu diesen Kosten zu leisten, ist weder dem Be-
zirk Rosenheim noch der Gemeinde Grainbach möglich. Die Ge-
meinde Törlwang zeigt am Ausgangspunkt bei Ebaum kaum ein In-
teresse, da sie den Ausgangspunkt näher an sich herangerückt
wissen will. Die westlich gelegenen Gemeinden des Smerberges

Steinkirchen und Roescholsen, sind erst in zweiter Linie an einer Bergbahn interessiert und im übrigen kleine und finanziell sehr schwache Gemeinden. Ohne den Ausbau der vorerwähnten Wegflöße aber ist ein Zubringerdienst von Adiensbühl bis zur Teletation der Bergbahn undenkbar. Die mit den Zügen ankommende grosse Masse der Skifahrer legt natürlich den grössten Wert darauf, sobald wie möglich an den Fuss der Bergbahn gebracht zu werden, was nur durch grosse Autobusse möglich ist. Die in Frage kommende Strecke beläuft sich auf etwa 5 Kilometer. Die betreffende Firma muss daher diesen Zubringerweg in ihre Kalkulation unbedingt einrechnen.

Die Bergbahn unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes betrachtet, veranlasst zu nachstehenden Ausführungen: In der Hauptversammlung der Sektion Rosenheim des D. und Oe. Alpenvereins vom Dezember vor. Jhs. wurde das Projekt eingehend erörtert. Seitens eines Vertreters des Alpenvereins wurde sehr nachdrücklich gegen das Projekt Stellung genommen unter Berufung auf den früheren Wirtschaftsminister Fesser, der auf einer Tagung des Landes-Fremdenverkehrsvereins in Kempten erklärt hatte, dass nicht das geringste Bedürfnis nach neuen Bergbahnen bestehe, wobei er wörtlich ausführte: "Es dürfen auch die Menschen nicht vergessen werden, die in den Bergen ihre Erholung haben wollen, die noch Anspruch darauf hatten, von den Errungenschaften der Technik verschont zu bleiben. Es gäbe noch sehr viele Menschen, die gerade von der unberührt-heit mancher Gegenden angezogen werden". Die Versammlung

beschloss damals, dass der Hauptausschuss des D. und Oe. Alpenvereins einen Bericht in der Sache erhalte und um Unterstützung des Widerspruchs gegen das Projekt ersucht werde.

In einer Zuschrift des Sektion Rosenheim vom 3. d. Mts. erklärt die Sektion, dass der Alpenverein es als seine Hauptaufgabe betrachte, die Ursprünglichkeit der Bergwelt zu erhalten und dass die Sektion aus diesem Grunde die Errichtung einer Seilseilbahn bekämpfen müsse. Vom Standpunkt des Naturschutzes weist das Schreiben darauf hin, dass der Wildreichtum des Hochriesgebietes sehr zurückgehen und damit eine grosse Schädigung der Jagdbesitzer eintreten dürfte; eine Verunstaltung der Gegend durch eine Seilseilbahn kommt kaum in Frage.

Nach dem gleichen Schreiben befinden sich im Hochriesgebiet folgende Hütten:

I. Alpenvereins-Hütten:

- 1.) Die Hochriesgipfelhütte der Sektion Rosenheim,
- 2.) Die Seitenalm (2 Hütten) " "
- 3.) Die Riesenhütte " " Oberland auf dem Riesenplatzen

II. Almhütten:

- 1.) Die Riesenalmen (7),
- 2.) Die Spatenalmen (3),
- 3.) Die Simmeralm,
- 4.) Die Moseralm,
- 5.) Die Oberbergeralm

III. Das Alfred Drexel-Haus des Reichsbahnsportvereins Neu-Freimann

Zu dem Standpunkt des Alpenvereins wäre zu sagen, dass von einer Unberührtheit des Gebietes kaum gesprochen werden kann, dass der Berg vielmehr in die Kategorie der überlauf-

nen Berge gehört, was der winterliche Massenbetrieb ohne weiteres beweist. Die Jagden sind wegen der zahlreichen Hütten und des starken Verkehrs schon seit geraumer Zeit ganz bedeutend zurückgegangen, was ich von dem Treisjägermeister persönlich erfahren habe.

Eine Veranstaltung des Landschaftsbildes habe ich bei der einseitigen Vorbesprechung im November 1934 bei der Annahme von 2 Trägern nicht bedacht, zumal diese unter Benützung natürlicher Vorkünfte des Berges gedacht waren. Bei der Anbringung von 3 Zwischengestützen wird sich das Bild naturgemäss ungünstiger gestalten, zumal wenn etwa eine Durchlichtung der Waldungen, was sehr wahrscheinlich, notwendig sein sollte. Der Abhang der Hochries ist weit herein vom Fleckland aus sichtbar, sodass eine durchlichtete Bergbahntresse das Aeussere des Berges sicherlich erheblich entstellen würde.

In wirtschaftlicher Beziehung ist zu sagen: die Stadt Rosenheim, die Ortschaften Achenmühle und Frawdorf, sowie die 4 Gemeinden des Samerberges würden aus dem Bau der Bergbahn sicherlich bedeutenden Gewinn schöpfen. Das ganze Gebiet des Samerberges findet seine Krönung in dem Gipfel der Hochries, sodass das Gebiet einen neuen Anziehungspunkt auch für ältere und bergunkundige Leute erhalten würde. Das Gebiet ist unbedingt auf Fremdenverkehr angewiesen.

Vom Standpunkt der Arbeitsbeschaffung aus dürften in Bezug auf den örtlichen Arbeitsmarkt keine allzu grossen Hoffnungen auf die Durchführung des Projektes

gestützt werden, weil solche Bauten regelmässig von Spezialarbeitern ausgeführt werden.

2/10
1936


Nr. I B 2645.

König. Staatsministerium
für Wirtschaft
Abteilung für Handel, Industrie und Gewerbe
München, Leuchten-Platz 7
Telegraphisch: München 11, Reichlich
Telefonisch: München 11, Reichlich
11211 Rosenstraße

Abdruck.

München, den 27.1.36.

an
die Firma Kraftung-Bedarf H.Krienes & Co.

in München
Jakob Klarstr. 3.

Bayr. Staatsministerium
München, den 29. JAN. 1936
Nr. 7501

Betreff: Seilschwebbahn auf die Hochries.
Zur Eingabe vom 26. April 1935.

Ihrem Gesuch um Erteilung der Projektierungskonzession
für eine Seilschwebbahn auf die Hochries kann nicht ent-
sprechen werden, da der Bau einer solchen Bahn aus Grün-
den des Naturschutzes und mit Rücksicht auf die Erhaltung
der Lebensfähigkeit der Wendelsteinbahn nicht genehmigt
werden kann.

I.V.

gen. Stecker.

Im Abdruck
an

1) den Herrn Reichminister für Volksaufklärung
und Propaganda

in Berlin W 8
Wilhelmpl. 8-9,

zum Schreiben vom 22.12.34 Nr. II 2809.20.12.

2) das Generalkommando VII. Armee Korps

in München 1
Hofierplatz

zum Schreiben vom 5.10.35 An. 43 s.10/7.6.,

757501 ✓

Ex. Unters. d. Staatsgen. 1936
E.M.

2.5.36
Sprecher

2 4
Tenz

30. Januar 1936 aus dem Rosenheimer Anzeiger

Keine Seil-Schwebbahn auf die Hochries

Die Abteilung für Handel, Industrie und Gewerbe des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft hat das Gesuch einer Firma um Erteilung der Projektierungskonzession für eine Seil-Schwebbahn auf die Hochries abgelehnt, da der Bau einer solchen Bahn aus Gründen des Naturschutzes und mit Rücksicht auf die Erhaltung der Lebensfähigkeit der Wendelsteinbahn nicht genehmigt werden kann.

Betreff: Seilbahn auf die Hochries.

N i e d e r s c h r i f t .

Gegenstand der heutigen Besprechung in Grainbach ist der Antrag der Interessenten aus den Gemeinden Grainbach, Frasdorf, Törwang und Steinkirchen, sowie von der Alpenvereinssektion Rosenheim auf Errichtung eines Seilweges auf die Hochriesalpe (Gipfel-Höhenquote 1569 m). Anwesend sind

- a) für das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft
Ministerialrat Dipl.-Jng. Kober,
- b) für das Landratsamt Rosenheim Landrat Dr. Roidl und Kreisbauamtmann Wimmer,
- c) für die bäuerlichen Interessenten der Bürgermeister der Gemeinde Grainbach, Moser,
- d) für den Alpenvereinszweig Rosenheim August Schluttenhofer,
- e) für die Landesbauernschaft München Landwirtschaftsrat Pröls,
- f) für die Landwirtschaftsstelle Rosenheim Direktor Schuhbeck,
- g) für das Wirtschaftsamt Rosenheim, **Regierungsbeirat I.Kl.**
Finsterwalder und Dipl.-Jng. Sulke,
- h) für die Firma Pühles und Schulze, München, Ingenieur Krötsch.

I.

Nach Prüfung der Trasse kommen die Anwesenden zur Überzeugung, daß ohne tiefgehende Verbesserung des zu erschliessenden Alpgbietes die Errichtung des Seilweges landwirtschaftlich nicht zu vertreten ist. Der Bürgermeister übernimmt es daher, den Interessenten an den zu erschließenden Alpgbietes die Verbesserung des Bereichs in Vorschlag zu bringen. Er wird sich bei Beratung der Beteiligten der zuständigen Stellen des Staates und der Berufsvertretung bedienen. In Betracht kommen an Alpverbesserungen:

1. Klärung des Produktionszieles;
2. Erstellung eines Wirtschaftsplanes für alle Alpgbiete, so zwar, daß die Zusammenhänge aller Teilgebiete berücksichtigt werden;
- 3) Verbesserung der Einstallmöglichkeit des Weideviehs unter Berücksichtigung einer besseren Auswahl der Standplätze für die Ställe, so zwar, daß von diesen Plätzen aus eine Begüllung mit Gravitation möglich ist;

- 4.) Wirtschaftsgebäude, sowohl für das Wartpersonal als auch gegebenenfalls für die Verarbeitung der Milch, sofern sich nicht die Interessenten für die Tallieferung der Milch mit Hilfe der zu errichtenden Seilbahn entschließen sollten;
- 5.) geordnete Düngerwirtschaft, zu nächst mit dem auf der Alpe natürlich anfallenden Dünger, dann aber auch mit zusätzlichem Handelsdünger, vornehmlich Phosphat;
- 6.) Verzehrung und Vergrößerung der Heugewinnungsstellen, um eine planmäßige Vor- & Nachfütterung im Ausmaß von etwa 2 - 3 Wochen zu erreichen;
- 7.) Unterteilung der einzelnen Weidegebiete, um eine Weiderotation zu ermöglichen;
- 8.) Verbesserung der Wasserversorgung etwa unter Heranziehung des Überwassers des Alpenvereinszweiges beim Hochrieshaus;
- 9.) Narbenverbesserung u.a. Hauptbekämpfung der Bürstling-Flora;
- 10.) verschiedene kleinere Verbesserungen, die sich aufgrund einer örtlichen Prüfung des Algebietes noch ergeben können.

II.

Die Durchführung der Alpverbesserung kommt erst nach Kriegsende in Betracht, doch ist das Projekt schon jetzt physisch und stimmungsgemäß bei den Interessenten vorzubereiten.

III.

Der Vertreter des Alpenvereinszweiges Rosenheim erklärt, vorbehaltlich der Zustimmung seiner übergeordneten Organisationsstelle, u.R. den Verkauf des Weidegebietes auf den Seitenalpen in Erwägung zu ziehen.- Der Bürgermeister wird prüfen, ob mit Hilfe dieses Gebietes unter Abänderung mit noch einzubeziehenden Weidegebieten nicht eine Schafalpe für den Bereich der beteiligten Gemeinde am Samerberg errichtet werden könnte. Der sst. Ankaufspreis dieses Geländes betrug rund 12 000 RM.

IV.

Das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft wird die Firma Fühles und Schälze mit der Ausarbeitung eines vorläufigen Projektes für den Seilweg beauftragen. Kosten werden den Beteiligten der Gemeinden oder dem Alpenvereinszweig daraus nicht entstehen.

Bei der Projektierung ist die Firma zunächst gehalten, eine Talstation auszumitteln, die möglichst nahe an der Bergstation liegt. In Frage kommt etwa ein Ort in der Höhenlage von ■ 900 m. die näheren fachlichen Anweisungen werden dem Ing. Krötsch mündlich erteilt; sie werden von ihm vorgemerkt und es erübrigt sich deshalb ein Eingehen darauf in dieser Niederschrift.

./.

Eine flüchtige Kostenberechnung unter Annahme einer Trassenlänge von 2 700 m ergab einen Aufwand von höchstens 36 000,- RM. Es steht zu erwarten, daß nach Trassenfestlegung und Detailveranschlagung die Ziffer sich verringern wird. Unter Annahme dieser vorläufigen Kostenziffer ergibt sich ein Finanzierungsplan wie folgt:

- | | |
|---|-----------|
| a) Beteiligtenbeitrag - durchwegs unbare Leistungen in Form von Holzbeistellungen, Hand - und Spanndiensten, Einquartierungen, Teilbeköstigungen der Arbeiter, nachbarliche Hilfeleistungen | 5 700,-- |
| b) Beitrag des Alpenvereinszweiges Rosenheim | 12 000,-- |
| c) Reichs - & Landesbeiträge | 18 000,-- |

Der Interessentenbeitrag der bäuerlichen Beteiligten wurde deshalb so niedrig gehalten, weil im Rahmen der Alpooperationen bedeutende Kosten für die Alpbesitzer erwachsen werden. Im Falle einer Kostenminderung werden sich anteilmässig die Beiträge unter a), b) und c) gleichfalls verringern.

Die Teilnehmergruppen erhalten Abschrift dieser Niederschrift.

v. g. u.

gez. Roidl
gez. Wimmer
gez. Moser
gez. Schluttenhofer
gez. Pröls
gez. Schuhbeck
gez. Finsterwalder gez. Sulke
gez. Krötsch

Ausgefertigt für das Reichsministerium
für Ernährung und Landwirtschaft Berlin

Rosenheim, den 23. Oktober 1942

Der Landrat:

I.V.

gez. Kehrer

Der Reichsminister
für Ernährung und Landwirtschaft

Berlin W 8, den 12. November 1942
Wilhelmstr. 72

Geschäftszeichen: IX B -S- 443/42.
(Bei der Antwort anzugeben)

Fernsprecher: 120020

Drahtanschrift: Reichslandwirtschaftsministerium

An den
Herrn Landrat Dr. R o i d l ,
in Rosenheim (Bayern).

Betr.: Seilweg auf die Hochries, Landkreis Rosenheim,
Niederschrift-Ausfertigung.

Bezug: Schreiben vom 23. Oktober 1942, Nr. 5807.

Eine Ausfertigung der Niederschrift vom 22. September 1942 wird nach Kenntnisnahme handschriftlich gefertigt und Ihnen zwecks Verwahrung bei den übrigen Ausfertigungen dieser Niederschrift zurückgereicht. Ich nehme zur Kenntnis, daß nunmehr alle Teilnehmer der Tagfahrt die Niederschrift vorbehaltlos unterschrieben haben.

Unter einer wiederhole ich schriftlich den Auftrag an die Firma Fihles & Schmalze wegen Aufstellung eines Seilwege-Projektes. Ich stelle in Sinne des Punktes IV Ihrer Niederschrift fest, dass hierdurch weder den Beteiligten, den Gemeinden, dem Alpenvereinszweig Rosenheim noch der Bayerischen Landesverwaltung Kosten entstehen werden.

Ich lade Sie ein, bis zur Übergabe der Führung dieser Angelegenheit durch eine übergeordnete Stelle in Bayern auf die planmäßige Fortführung der in der Besprechung beschlossenen Schritte bedacht zu sein.

Abschrift dieses Schreibens gebe ich an das Bayerische Staatsministerium des Innern, z. Hd. des Herrn Ministerialrates Lutz.

Im Auftrage:
gez.: Kober.

Beglaubigt



Handwritten notes:
Nr. 5107 ✓
Zulassung: 5. 10. 42 ✓
16. 11. 42.
v. a. 5807
v. v. nach Krieger etc

Rosenheim, den 3. Okt 1942

Ein alter Plan wird wieder aktuell

Kleine Kabinenseilbahn auf die Hochries geplant

Der Gedanke, auf den Hausberg von Rosenheim, die rund 1500 Meter hohe Hochries, eine Seilbahn zu bauen, ist nicht mehr neu. Bereits 1934 wurde er einmal ernsthaft erwogen, wobei die Planungen bis knapp an die Verwirklichung rückten. Schließlich scheiterte das Projekt jedoch an dem Widerstand der Sektion Rosenheim des Alpenvereins, die im Gebiet der ins Auge gefaßten Streckenführung Gründe besitzt und die Genehmigung zum Aufstellen von Trägern versagte. Nun hat sich erneut eine Interessengemeinschaft gebildet, die die Hochries mit einer Seilbahn ausstatten will und im Begriffe ist, die Möglichkeiten zu überprüfen und die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, wobei man hinsichtlich der Streckenführung ungefähr zu den gleichen Vorstellungen gekommen ist, wie sie 1934 abgesteckt worden war. Und auch diesmal ist also die Zustimmung der Alpenvereinssektion Rosenheim unerlässlich, wenn die Seilbahn so gebaut werden soll, wie die Interessengemeinschaft es sich vorgenommen hat.

Die Haltung der Sektion steht noch nicht fest, sie soll erst anlässlich einer außerordentlichen Mitgliederversammlung ermittelt werden, die in den nächsten Tagen einberufen werden soll. In diesem Sinne äußerte sich auch der Vorsitzende der Sektion, Dr. Wilhelm Scheuer, gegenüber der Redaktion, der dabei aber auch auf die in Reichenhall gefaßte Resolution des Alpenvereins hinwies, der man alles andere

als Wohlwollen gegenüber solchen Projekten entnehmen kann. Nach den Ausführungen Dr. Scheuers ist im übrigen auch der Verwaltungsausschuß des Hauptvereins zu hören.

Es steht aber auch noch nicht fest, ob die Rosenheimer Sektion, wenn sie wiederum zu einem Nein kommen sollte, die Seilbahn auf die Hochries tatsächlich verhindern könnte, da der Interessengemeinschaft immer noch der Weg offen bliebe, den Grundstücken der Sektion auszuweichen und ausschließlich auf bäuerlichen und auf Grundstücken des Staatsforstes ihr Ziel anzustreben. Ob die Interessengemeinschaft derartige Alternativen ins Auge gefaßt hat, darüber waren Auskünfte noch nicht zu erhalten. Ihre Vertreter scheinen keine Zweifel daran zu hegen, daß sie mit der Sektion zu einem für beide Teile vorteilhaften Vertrag kommen können.

Bei der geplanten Bergbahn würde es sich um eine sogenannte Umlauf-Seilschwebebahn handeln, ein Prinzip, nach dem auch die Wallbergbahn und die Seilbahn von Josefstal zum Spitzingsattel in den Schlierseer Bergen gebaut wurde. Die Hochriesseilbahn würde nur insofern von den genannten Beispielen abweichen, als man an zweisitzige Kabinen denkt, während dort viersitzige verwendet werden.

Die Talstation würde in Grainbach errichtet werden, eine Zwischenstation am Ebenwald, die Bergstation am Hochriesgrat östlich der Rosenheimer Hütte. Der Höhenunterschied von rund 850 Metern soll mit einer Seilstrecke von 2800 Metern überwunden werden, wobei man mit einem Bedarf von 25 Trägern rechnet. Die Kosten wurden auf rund 600 000 DM veranschlagt.

2. H. Strass, 22. 9. 03.

Abgeordnet der Sektion wendet und vertritt
den auch gegen die Errichtung weiterer Berg-
bahnen Stellung nimmt. Abgeordnet davon,
dass die S. Rosenheim nun nicht gegen die eigene
Abstimmung logischerweise handeln kann,
auf die Sektion Rosenheim will dementsprechend

2. H. Strass 22. 9. 03

A b s c h r i f t!

An den Ausschuss der Sektion Rosenheim des D.A.V.

Als Ehrenmitglied der Sektion und 77 Jahre alt
eins halte ich mich berechtigt und verpflichtet
Ausschuss der Sektion folgendes vorzustellen:

Der Ausschuss unterhandelt, wie mir zufällig t
Münchener Consortium über Errichtung und setz
auf die nochries. Dieses Vorhaben ist offenbar nur durchführbar,
wenn die Sektion ihre Grundstücke auf der nochries dem gen. Con-
sortium zur beabsichtigten Ausbeutung zur Verfügung stellt.

Nun hat die diesjährige Hauptversammlung des D.A.V. bekanntlich
einstimmig - also doch wohl auch mit den Stimmen der Vertreter
der S. Rosenheim - eine Resolution beschlossen, welche sich gegen
die Ueberflutung der Berge durch die Technik wendet und insbe-
sondere auch gegen die Errichtung weiterer bergbahnen Stellung
nimmt. Abgesehen davon, dass die S. Rosenheim nun nicht gegen die
eigene Abstimmung logischerweise handeln kann, dass die Sektion
Rosenheim nicht dem einstimmig festgelegten Willen des Gesamtvereins
zuwiderhandeln und die Vereinsdisziplin gröblich missachten. Dastut
sie aber, wenn sie trotz jenes Beschlusses den Bau einer Bahn auf
die nochries auch nur irgendwie fördert bzw. ermöglicht. Verhält
sie sich aber derart undiscipliniert und handelt sie damit den
Interessen des DAV und der Wahrung der Naturschönheit, dann ge-
hört sie aus dem DAV ausgeschlossen.

Der Ausschuss darf aber auch folgendes nicht ausseracht lassen: Die
Almstadt und der Grundbesitz auf der nochries wurde vor 50 Jahren
den damaligen S.-mitgliedern, voran unseren nachmaligen Ehren-
mitglied Og. Hinterwalder unter grossen Schwierigkeiten und er-
heblichen Opfern erworben, um der S. einen dauernden Besitz und
sowasagen eine Heimat auf der nochries zu schaffen, aber ganz be-
stimmt nicht dazu, dass der Grundbesitz einer profitgierigen Ge-
sellschaft zur Ausbeutung überantwortet und damit einer Vereins-
fremden Zweck zugeführt wird.

Eine Alpenvereins-Sektion ist auch kein Fremdenverkehrsverein und
kein Sportklub, sondern sie hat ausschliesslich bergsteigerischen
Interessen zu dienen und dazu gehört ganz selbstverständlich
und nach der Beschlussfassung der diesjährigen Hauptversammlung
erst recht der Kampf gegen die Bergbahnseuche.

Es muss daher von dem Ausschuss der S. verlangt werden, dass er
sofort von weiteren Verhandlungen mit dem bez. Consortium Abstand
nimmt und die Errichtung einer Bahn auf die nochries nicht nur
nicht fördert, sondern energisch bekämpft.

Ich will den Ausschuss nicht im unklaren lassen, dass ich alle nur
möglichen Schritte tun werde, um das unselige Projekt einer Schän-
dung der nochries zu Fall zu bringen, insbesondere auch mit Hilfe
der Leitung des Gesamtvereins.

gez. Scheuer J.R.

Planner, F.R.

Protokoll der Ausschusssitzung
von 26.10.53

Beginn: 20 Uhr 15 Ort: Hotel Wendelstein/Nebenzimmer

Anwesend: Der Vorsitzende der Sektion, Rechtsanwalt Dr. Scheuer
Sämtliche Ausschusssmitglieder außer Deeg.

Tagesordnung: Grundstückkauf Cramer-Klett
Seilbahnangelegenheit.

1) zum Grundstückkauf Cramer-Klett:

Der Vorsitzende berichtet über den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit. Folgende Bedingungen werden von Cramer-Klett gestellt:

Preis pro qm 3.-, Vorkaufrecht sowie eine bindende Erklärung, daß die Mitglieder angewiesen werden, sich mit Rücksicht auf die Jagdinteressen des Barons in dem Gebiet äußerst ruhig zu verhalten. - Grundstück ca. 950 qm. In der anschließenden Debatte wurde übereinstimmend betont, daß dieser Preis viel zu hoch erscheint. Herr Göpfert weist darauf hin, daß nichtbebaute Grundstücke preisgebunden sind und doch anzunehmen ist, daß der Landrat sich bei der Preisprüfung nach dem vom Staat geforderten Preis von DM 1.70 pro qm richtet. Herr Bauer macht geltend, bei dem Versuch einen niedrigeren Preis zu erreichen, den Baron ja nicht vor den Kopf zu stoßen, da zu befürchten ist, daß er von dem Verkauf zurücktritt und wir andererseits auch betr. Holz auf ihn angewiesen sind. Es wurde auch hervorgehoben, daß in den gestellten Bedingungen von einer Verpflichtung bez. Bierlieferung nicht die Rede ist.

Der Ausschuss beschließt, unter vorsichtigem Hinweis auf den vom Staat geforderten Preis nochmals an Cramer-Klett heranzutreten und gleichzeitig zu betonen, daß die Sektion auf den vom Landrat genehmigten Preis eingehen wird.

2) Seilbahnangelegenheit:

Der Vorsitzende verliest das lt. Beschluß der letzten Ausschusssitzung an den Verwaltungsausschuss gerichtete Schreiben und die Antwort darauf. Der Verwaltungsausschuss hatte sich in einer eigenen Sitzung mit der Seilbahnangelegenheit Hochries befaßt. Seine Antwort auf die Anfrage der Sektion gipfelt in dem Beschluß: Das Hochgebirge soll von Bergbahnen freigehalten werden und in den Vorbergen sind sie nach Kräften zu verhindern. Das Projekt könne nur dann genehmigt werden, wenn dadurch bergsteigerische Interessen nicht verletzt werden. - Herr Dr. Scheuer erklärt dazu, daß diese Antwort sich um eine klare Entscheidung herumdrückt und macht den Vorschlag an den Verw. Ausschuss die Anfrage zu richten: Welche Bedingungen sind zu stellen um die bergsteigerischen Interessen zu wahren, die Bergbahn könne also gebaut werden? Herr Schluttenhofer berichtet von der Sitzung des Verw. Ausschusses und betont, daß ihm in Einzelunterhaltungen mit Mitgliedern des Verw. Ausschusses die Ansicht geäußert wurde, die Vorberge müßten eben abgeschrieben werden.

Die Mitgliederversammlung wurde auf den 19.11.53 festgelegt. Ein Antrag von H. Dr. Scheuer, die Mitglieder schriftlich einzuladen wurde vom Ausschuss mit 8 : 2 Stimmen genehmigt.

Folgende Mitglieder des Ausschusses wurden beauftragt, die weiteren Verhandlungen mit der Seilbahngesellschaft zu führen: Dr. Scheuer, Deeg, Bauer, Göpfert, Schluttenhofer.

Ende der Sitzung: 23 Uhr 30

A b d r u c k

V d 2 - 1099/53

den 2.11. 53.

An die
Regierung von Oberbayern
-als höhere Naturschutzbehörde-
i m H a u s e

Betrifft: Neue Seilbahnprojekte; hier: Seilbahn auf die Kampenwand und auf die Hochries.

Beilagen: 2 Schriftstücke.

Der Beauftragte für Naturschutz im Landkreis Rosenheim richtet, wie aus den anliegenden Beilagen hervorgeht, ernsthafte Vorstellungen an das dortige Landratsamt wegen der Bergbahnprojekte auf die Kampenwand und auf die Hochries. Insbesondere die Seilbahn auf die Hochries wird auch von der Landesstelle für Naturschutz als durchaus überflüssig angesehen und deshalb abgelehnt. Es ist nicht einzusehen, warum nun auch Gebiete, die sich bisher ihre Stille und Unberührtheit bewahrt haben, der Verrummelung preisgegeben werden sollen.

In Abdruck an die
Sektion des Alpenvereins in
R o s e n h e i m

gez. Prof. Dr. Kraus

mit der Bitte um Kenntnisnahme und weitere Unterstützung.

München, den 2.11.1953

Bayerische Landesstelle
für Naturschutz

Kraus

Protokoll
von der Ausschusssitzung
am 3.11.53

Ort: Hotel Wendelstein

Beginn: 20 Uhr

Anwesend: Deeg, Schluttenhofer, Bauer, Göpfert, Karl,
Gerstle, Kronswitter.

Die Sitzung wird von dem 2.Vorsitzenden, Herrn Deeg eröffnet. Er verliest nochmals das bereits an die einzelnen Ausschussmitglieder ergangene Schreiben des 1.Vorsitzenden Herrn Rechtsanwalt Dr.Scheuer, in dem dieser seinen Rücktritt erklärt. Der Ausschuss beauftragt Herrn Deeg, bis zu den im kommenden Jahr fälligen Neuwahlen die Führung der Sektion zu übernehmen.

Herr Schluttenhofer berichtet, daß nach einer Erklärung von Herrn Theato für die Führung der Seilbahn auf die Hochries die Trasse der jetzigen Materialbahn nicht mehr in Frage komme. Es bestünden jetzt zwei Projekte, eine rote und blaue Trasse. Erstere führt noch über Sektionsgrund, die blaue Trasse dagegen berührt den Sektionsgrund nicht mehr. Das Forstamt Aschau habe bereits seine Zustimmung gegeben, den benötigten Grund abzutreten. Mit den Bauern vom Esserberg sei bereits verbrieft. Eine Planungsgenehmigung durch die Regierung sei jedoch noch nicht erteilt.

Der Ausschuss beschließt trotz der veränderten Lage die geplante Mitgliederversammlung abzuhalten. Jedoch werden die in früheren Ausschusssitzungen gestellten Bedingungen nochmals überprüft:

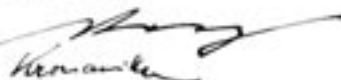
- 1) Grundstücksverkauf: kommt nicht mehr in Frage.
- 2) Transport der Wirtschaftsgüter: wird noch gefordert.
- 3) Ermäßigung für Mitglieder: wird noch gefordert.
- 4) Verpflichtung der Seilbahngesellschaft, keinen Gaststättenbetrieb zu errichten: wird gefordert.
- 5) Kabelanschluß: von der Gesellschaft angeboten.
- 6) Von einer Miete für die zu errichtenden Masten wird von der Sektion abgesehen.

Herr Schluttenhofer beantragt, die Einladung zur Versammlung durch Inserat zu erledigen. Dem Antrag wurde mit 5:2 Stimmen stattgegeben. Ferner beschließt der Ausschuss einstimmig, der Jungmannschaft (ab 18 Jahren) für diese Versammlung das Stimmrecht zu verleihen. Für die Kontrolle beim Eingang - es haben nur Mitglieder mit gültiger Jahresmarke Zutritt - werden die Herrn Bauer, Göpfert, Gerstle u. Kronswitter bestimmt. Herr Gerstle übernimmt die Vorbereitung der Stimmzettel, falls die Versammlung nicht durch Zuruf entscheiden will. Der Termin der Mitgliederversammlung wird auf dem 19.11.53 belassen.

Ende der Sitzung: 22 Uhr 30.

Der Vorsitzende:

Der Schriftführer:





Deutscher Alpenverein

VERWALTUNGS-AUSSCHUSS

An die Sektion Rosenheim des D.A.V.
i.Hd. von Herrn Dr. Scheuer

Rosenheim

Max-Josef-Platz 34

① **Ständen 22**

Präsident 5
Sonderb.-Tit. 22100

Kassen:
Sperre für Eigentümer und Nicht-Zust
München, Konto-Nr. 344-600
Sperre für Vorstand, München
Konto-Nr. 322-800
Dachstuhl-Kasse: München Tit. 2220

Unter Zeichen: Dr. E./Sch Die Schreiben vom: 23.10.53 Die Zeichen:
14565/53

Utz: 6.11.53

Betrifft: Seilbahnbau Hochries

Sehr geehrte Herren!

Auf Grund Ihres oben bezeichneten Schreibens hat der Verwaltungsausschuß die Frage des Seilbahnbaues auf die Hochries und das Verhalten der Sektion Rosenheim hierzu noch einmal in seiner Sitzung vom 2.11.53 erörtert.

Hierzu stellte der Verwaltungsausschuß fest, daß seine am 21.10.53 mitgeteilte Stellungnahme auf den Schreiben der Sektion wie auf den mündlichen Erklärungen der bei der Sitzung anwesenden Ausschuß-Mitglieder der Sektion Rosenheim beruht.

Unsere Stellungnahme wollen wir auf Grund des von Ihnen vorgetragenen Wunsches dahingehend erläutern, daß an sich grundsätzlich der geplante Bau unterbleiben sollte. Wenn dieser trotz aller gegenteiligen Versuche doch zustandekommt, so kann die Sektion nichts anderes tun, als sich zu bemühen, daß die Streckenführung so günstig wie möglich für die Erhaltung und Betriebsführung der Hütte angeordnet wird. Zu dieser Empfehlung kommt der V.A. deswegen, weil nach Aussage der Vertreter der Sektion der Fortbestand der Hütte andernfalls entscheidend in Frage gestellt ist.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit Bergsteigergruß!

(Dr. A. Heizer)

Vorsitzender des Verwaltungsausschusses

u. l.

Auch das letzte Hindernis konnte beseitigt werden

Seilbahnprojekt Hochries steht vor seiner Verwirklichung

Die Vorarbeiten für den Bau der geplanten Seilbahn auf die Hochries sind jetzt so weit gediehen, daß sie sicherem Vernehmen nach zu Pfingsten 1954 ihren Betrieb aufnehmen kann. Mit dem Abschluß eines Uebereinkommens mit der Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins, die im Gebiet der ins Auge gefaßten Streckenführung über Grundbesitz verfügt, wurde als das letzte Hindernis auf dem Wege zur Verwirklichung beseitigt. Mit den übrigen Grundbesitzern wurden bereits vorher sogenannte Duldungsverträge abgeschlossen. So weit die Seilbahn durch bewaldete Grundstücke führt, wurde bereits mit den Anwohnern einer Trasse begonnen, die zehn Meter Breite erhält. Träger des Projekts ist eine Aktiengesellschaft, als deren Bevollmächtigter bisher der Münchener Börsenmakler Otto Mayer auftrat.

Die Zustimmung der Alpenvereinsektion Rosenheim, die erst nach sehr zähen Verhandlungen erfolgte, hat innerhalb der Führung der Sektion allerdings zu einer gewissen Krise geführt. Der bisherige Vorsitzende, Rechtsanwalt Dr. Wilhelm Scheuer, hat seinen Rücktritt erklärt, nachdem er die Verantwortung nicht übernehmen will, durch seine Unterschrift den Vertrag mit der Seilbahngesellschaft rechtskräftig werden zu lassen. Dr. Scheuer ist nach wie vor der Meinung, daß die Berge von den Einrichtungen der modernen Zeit verschont bleiben sollen, um zum Wohle der Erholung und Entspannung suchenden Menschen die Natur möglichst unberührt und in ihrer Eigenart zu erhalten. Die Sektion kam jedoch zu der Auffassung, daß ihre Weigerung das Projekt nicht zu Fall zu bringen vermöchte, da die Seilbahngesellschaft sich als instande und entschlossen genug erwiesen hat, den Gipfelgrat auch auf einer anderen Streckenführung als durch den verhältnismäßig unbedeutenden Grundbesitz der Sektion zu erreichen. Schließlich wurde die Entscheidung auch durch die Ueberlegung mitbestimmt, daß sich die Zustimmung in gewisse Abmachungen zu Gunsten der Mitglieder der Sektion, etwa durch eine Ermäßigung des Benutzungspreises der Bahn, umsetzen läßt, auf die

man sonst verzichten müßte. Im übrigen spielte natürlich auch die Auffassung eine Rolle, daß es sinnlos und für das Gebiet wirtschaftlich schädlich sei, eine Entwicklung aufhalten zu wollen, die sich nicht aufhalten ließe.

Die erwähnten Duldungsverträge mit den Besitzern der Gründe, die von der Seilbahn berührt werden, wurden am 29. Oktober abgeschlossen. Von dem Besitzer der Wieshofer Alm hat die Gesellschaft, die bereit eine Baumgungung des Wirtschaftsamteriums in Händen hat, ein Grundstück erworben, auf dem eine Zwischenstation errichtet werden soll.

Bei der Seilbahn auf die Hochries handelt es sich um eine Umlauf-Seilseilbahn, wie sie bereits auf dem Spitzingattel in den Schliersee Bergen und auf den Wallberg gebaut wurde. Ein Unterschied besteht nur darin, daß die Hochriesbahn nicht Kabinen mit vier, sondern nur mit zwei Sitzen erhalten wird. Der besondere Vorteil des Systems ist die

Eigenschaft, daß die Gondeln nicht starr mit dem Zugsseil verbunden sind, sondern im „Bahnhof“ je nach Zustrom und Bedarf auf das umlaufende Seil rangiert und eingeklinkt oder angeklammert werden können. Auf diese Weise kann eine sehr hohe Beförderungskapazität erreicht werden, die das Vermögen der alten Seilbahnen mit den großen starrverbundenen Gondeln weit überflügelt. Im übrigen können auch die Energiekosten an die jeweilige Belastung angepaßt werden.

Die Talstation wird in Grainbach errichtet werden. Der Höhenunterschied von etwa 850 Meter wird mit einer Seilstrecke von 2300 Meter überwunden, wobei 25 Träger notwendig werden. Die Baukosten werden mit rund 600 000 DM angegeben.

Von den Bewohnern und Gemeinden des Samerbergs wird das Projekt wohlwollend beurteilt. Man verspricht sich dort von der Seilbahn eine günstige Beeinflussung des Fremdenverkehrs, eine beträchtliche Vermehrung der Zugkraft des Gebietes.

17. November 1953 aus dem Oberbayerischen Volksblatt



Alpenverein
Sektion
Rosenheim

Donnerstag, 19. November, um 20.00 Uhr im
Im Saale des „Flöttinger-Kellers“

außerordentliche
Mitgliederversammlung

Tagesordnung:

Hochries-Seilbahn

Zutritt nur f. Mitglieder mit gültiger Jahresmarke
Der Ausschuß

Heute abend Vortrag von Herrn Labenhofer

Die Technik ist nicht aufzuhalten

Alpenvereins-Sektion Rosenheim und das Hochries-Projekt

Am Donnerstagabend fand im „Flötzinger-Keller“ in Rosenheim eine außerordentliche Mitgliederversammlung der Alpenvereins-Sektion Rosenheim statt, die den Zweck verfolgte, die durch das Hochries-Seilbahnprojekt heraufbeschworene Krise in der Vorstandschaft zu bereinigen. Welche Bedeutung diesem Thema beigegeben wurde, zeigte der drückend volle Saal und die anfänglich etwas geladene Atmosphäre, wobei das Für und Wider des Projektes zum Teil heftig diskutiert wurde. Eingangs der Versammlung bestätigte Rudolf Deeg, als provisorischer Geschäftsführer, den Entschluß Dr. Scheuers, sein Amt als Vorsitzender des Alpenvereins niederzulegen. Dr. Scheuer hatte seinen Schritt damit begründet, daß es ihm unter den gegebenen Umständen nicht mehr möglich sei, die Verantwortung zu tragen, nachdem die positive Haltung des Ausschusses zum Thema Seilbahn den ideellen Grundsätzen des Alpenvereins widersprochen habe. Deeg erinnerte nochmals an die Verhandlungen mit der Seilbahn-Gesellschaft, die unumwunden erklärt habe, daß es ihr keine besonderen Schwierigkeiten bereiten würde, eine andere Linienführung zu projektieren, falls der Alpenverein auf seinem Standpunkt bestehen bleibe, und falls er also nicht gewillt sei, sein Grundstück für diesen Zweck zur Verfügung zu stellen.

Bei einer kürzlichen Absprache mit der Gesellschaft habe man nämlich die Zusage erhalten, daß, wenn der AV seine Bedenken fallen lasse, seine Mitglieder 25prozentige Fahrpreismäßigung erhalten und die Wirtschaftsgüter auf die Gipfelhütte zum Selbstkostenpreis befördert würden. Außerdem habe sich die Ge-

sellschaft bereit erklärt, dem Verein die Mitbenützung des dann zum Gipfel führenden Stromkabels zu gestatten, wobei der Strom vom EW geliefert wird. Die wichtigste der Zusagen, die zu gegebener Zeit notariell verbrieft werden sollen, sei jedoch der Verzicht der Gesellschaft, auf der Hochries ein Gaststätten-Konkurrenzunternehmen zu errichten.

RA Dr. W. Scheuer beharrte auf seiner Meinung, daß es zum vornehmsten Anliegen des Alpenvereins gehöre, die Berge vor den Eingreifen der Technik zu schützen. Dieser Grundsatz sei einerseits durch eine Resolution in der kürzlichen AV-Tagung in Bad Reichenhall unterstrichen worden, andererseits auch beim 75jährigen Gründungsfest der Sektion Rosenheim. Sein klares Nein zum Seilbahnprojekt sei auf diese eindeutigen Beschlüsse zurückzuführen, aber ebenso auf seine (Dr. Scheuers) persönliche Einstellung als Bergfreund.

Eine Annäherung der Standpunkte war erst dann festzustellen, als Willy Beilhack, Max Hamburger, Karl Auer vom SC Rosenheim, Dr. Aicher, der Leiter der Jugendgruppe, W. Karl, in die Diskussion eintrifft und in versöhnlichen Worten auf die Vorteile hinwies, die sich mit dem Bau der Seilbahn vor allem für die Wintersportler unseres Gebietes ergeben würden. Es wurde in diesem Zusammenhang u. a. die prächtige Steilabfahrt der Hochries-Nordseite erwähnt.

Obwohl Dr. Scheuer nicht geneigt war, seine grundsätzliche Haltung zum Seilbahnprojekt zu revidieren, erklärte er sich am Schluß der Debatte dennoch bereit, den Vorsitz der AV-Sektion wieder zu übernehmen. Und zwar auf Grund des vollen Vertrauensbeweises, der ihm von den Anwesenden bezüglich seiner bisherigen Tätigkeit entgegengebracht wurde.

Die Abstimmung ergab, daß die weitaus größte Zahl der AV-Mitglieder dem Seilbahnprojekt positiv gegenübersteht und dem bisherigen Vereinsausschuß auch weiterhin volles Vertrauen entgegenbringt.

Endstation ist noch das Wirtschaftsministerium

Die allgemeine Erwartung, die beiden vieldiskutierten Seilbahnprojekte Hochries und Kampenwand würden noch in diesem Sommer verwirklicht, stellt sich jetzt als offenbar trügerisch heraus. Die Finanzierung, die in der Regel die Hauptschwierigkeit darstellt, ist zwar gesichert, doch haben beide Projekte noch nicht die letzten Hürden des Instanzenweges genommen. Nach Auskünften, um die sich die Redaktion bemüht hat, sind bezüglich der Kampenwandbahn „noch einige Fragen offen“, die vor Erteilung der Baugenehmigung noch zu klären seien; bevor die Entscheidung über das Hochriesprojekt gefällt werden kann, ist sogar noch eine Tagfahrt durch Referenzen der Regierung von Oberbayern als erforderlich bezeichnet worden. Sie wurde auf 21. Juli festgesetzt.

eine runde Million bewegt, beschaffen. Die Trassenführung dürfte ernste Schwierigkeiten kaum bereiten. Sie soll im wesentlichen genau so verlaufen wie der Materiallift, der bereits auf die Hochries führt. Auf halber Höhe ist die Errichtung einer Zwischenstation geplant. Von einer Verunstaltung der Landschaft kann, soweit wir unterrichtet wurden, nach den bisher eingegangenen Gutachten keine Rede sein.

Die Pläne liegen noch bei der Regierung

Die Pläne und Unterlagen liegen augenblicklich noch bei der Regierung von Oberbayern. Eine Stellungnahme zu dem Projekt der Hochries-Bahn kann erst erfolgen, wenn die für die nächsten Wochen angesetzte Tagfahrt durchgeführt ist. Dann freilich dürfte sich die Regierung verhältnismäßig rasch schließig werden. Ob der Bescheid bejahend oder verneinend ausfällt, kann heute noch in keiner Weise vorausgesagt werden. Die Regierung geht völlig unvoreingenommen und ohne jedes Vorurteil an die Prüfung des Projektes heran, so wurde uns versichert.

Sicher ist, daß die Regierung sehr ernsthaft prüfen wird, ob durch eine Seilbahn auf die Hochries nicht eine Verschönerung der Landschaft eintritt. „Bei allem Verständnis für die Förderung des Fremdenverkehrs dürfen wir es auf der anderen Seite nicht zulassen, daß dem Landschaftsbild durch verunstaltende Eingriffe Abbruch getan wird“, wurde uns in der Regierung erklärt. Der Beamte stellte aber ebenso nüchtern und sachlich fest, daß die Hochries zu den schönsten Skigebieten

in Bayern zählt. Es ist nicht Aufgabe der Regierung, Wirtschaftlichkeitsberechnungen anzustellen. Beiläufig aber wird sie vielleicht doch darauf aufmerksam machen, daß nicht jede Bergbahn sich unbedingt rentieren muß. Wenn nämlich zu viele Seilbahnen in Betrieb sind, dann ist es durchaus möglich, daß sie sich untereinander mit der Zeit den Rang ablaufen. Aber diese Überlegungen sollen nicht die Sorge der Regierung sein. So viel steht bereits fest: daß für dieses Jahr kaum mehr mit dem Baubeginn der Hochries-Bahn gerechnet werden kann. Frühestens in sechs Wochen erst ist die Vorentscheidung durch die Regierung zu erwarten, ebenso lange braucht das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr. Dann ist es aber bereits Ende Oktober.

Am 11. März, also vor vier Monaten, besuchten Innenminister Dr. Wilhelm Hoegner und Regierungspräsident Dr. Mang Hobenachau. Sie kamen auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde, die, wie ausführlich berichtet, auf den Bau einer Seilbahn zur Kampenwand dringt. Bürgermeister und Gemeinderat machten dem Minister damals klar, daß es ohne eine Bergbahn auf die Dauer nicht mehr geht, weil sonst im Sommer die Urlauber und im Winter die Skifahrer ausbleiben. Sie verwiesen auf die mehr als dreißig großen und kleinen Seilschwebebahnen, die heute in oberbayerischen und schwäbischen Bergen laufen und machen geltend: „Was nützt uns die Kampenwand, um die uns viele andere Gemeinden beneiden, wenn keine Bahn hinaufführt? Wir brauchen die Bergbahn, weil sonst der Fremdenverkehr zurückgeht“.

Wirtschaftsministerium hat das letzte Wort

Die Gemeinde braucht die Bahn, der Landkreis unterstützt das Projekt. Mit dem Naturschutz läßt sich reden. Die Regierung in München hat das Projekt längst geprüft und es schließlich zur Genehmigung empfohlen. Das letzte Wort hat das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr. Dort liegen die Pläne seit sechs Wochen. Wir haben uns dieser Tage mit dem zuständigen Referenten unterhalten. Der Beamte machte die überraschende Mitteilung, daß noch einige Fragen offen seien, vor allem sei sich der Unternehmer noch nicht einig über den Standort der Gipfelstation. „Wir haben den Interessenten geschrieben, haben aber bisher noch keine Antwort in Kläden“, bemerkte der Beamte und fügte hinzu: „Es nicht alle Vorfragen geklärt sind, können wir dem Projekt unsere Zustimmung nicht geben.“

Landrat Knott, den wir ebenfalls um eine Stellungnahme haben, behauptete demgegenüber, daß über die Trassenfüh-

rung der Kampenwand-Bahn längst Klarheit bestehe. „Die Talstation kommt hinter die Brunnerei Hobenachau, Bergstation wird die Stöcking-Alm, ungefähr auf halber Höhe ist eine Zwischenstation geplant“. Der Landrat versteht nicht, daß angeblich noch Differenzen wegen der Streckenführung bestehen sollen, zumal bereits die Vermessungsarbeiten im Gange sind.

Bahnprojekt auf die Hochries ist noch nicht so weit

Was den Achstern recht ist, müßte den Gaisbachern billig sein, die mit den gleichen Argumenten eine Bergbahn auf den Rosenheimer Hausberg, die Hochries, verlangen. Das Hochries-Projekt ist aber noch nicht so weit. Die Regierung von Oberbayern hat uns mitgeteilt, daß noch im Juli eine Besichtigung an Ort und Stelle stattfinden soll. Bei dieser Tagfahrt soll dann das Für und Wider besprochen und gegeneinander abgewogen werden, „denn es gibt auch Gegner einer Seilbahn auf die Hochries“, wurden wir von dem zuständigen Beamten in der Regierung aufgeklärt.

Die umliegenden Gemeinden und der Landrat setzen sich sehr stark für die

Bergbahn ein. „Es ist ganz unmöglich, daß wir noch länger zuschauen können, wie eine Seilbahn nach der anderen errichtet wird, die Hochries aber, idealer Wintersportplatz und beliebtes Tourenziel im Sommer, ausgenommen bleiben soll“, sagen die Einwohner von Gaisbach und Umgebung. Landrat Knott gibt ihnen

recht: „Es ist doch gerade ein Witz, daß unsere Skifahrer aus dem Oberland nach Tirol fahren, weil dort bald auf jeden Buckel eine Bergbahn hinaufführt“.

Auch die Finanzierung der Hochries-Bahn kann als gesichert gelten. Ein Börsenmakler und ein Kaufmann, beide aus München, wollen den Betrag, der sich um

Gesundes Maßhalten im Bergbahnbau

Die beiden Artikel über die Seilbahnen in der Ausgabe vom 18./19. September 1954 tragen dazu bei, daß über dieses Problem endlich öffentlich diskutiert wird. Das Gesamtproblem scheint deshalb so schwierig zu sein, weil in der heutigen Zeit fast auf allen Gebieten die materiellen Werte gegenüber den geistigen und ethischen triumphieren. Der Naturschutz konnte sich selbstverständlich nicht gegen jedes Projekt wehren; in sorgfältiger Abwägung war eine Anzahl als tragbar und vielleicht auch notwendig angesehen worden. Gegen mehrere wurden schwere Bedenken erhoben. Allerdings muß gesagt werden, daß der Naturschutz zähneknirschend zusehen mußte, wie durch einen Landtagsbeschuß ein Teil unseres schönsten Naturschutzgebietes am Königssee durch eine solche Maschinerie mit allen seinen Folgen geöffnet wurde. Nachdem wir nun einige Dutzend Seilbahnen und Skilifte in unserm schmalen Alpenraum besitzen, dürfte der Bedarf gedeckt sein.

Wir stehen nun am Wendepunkt, denn es liegen jetzt einzelne Fälle vor, in denen nur noch das eiskalte Geschäft diktiert, wie z. B. bei dem

Projekt auf die Brecherspitze oder auf die Hochries. Jetzt sind wir so weit, daß alles auf den Kopf gestellt wird: Weil ein Gebiet noch ruhig ist, muß es „erschlossen“ werden. Damit ist der Augenblick da, da der Landtag ein energisches „Halt“ rufen muß.

Jetzt muß endlich an jenen Teil der Bevölkerung gedacht werden,

der statt des Massenbetriebes und des Rummels wahre Erholung in den Bergen sucht. Mußte er bisher nicht ohnmächtig zusehen, wie ein markanter Gipfel nach dem anderen fiel, womit die Besteigung mit dem Fluch der Sinnlosigkeit belastet wurde? Wurde dieser Teil der Öffentlichkeit bisher nicht an die Wand gedrückt?

Daß wir am Wendepunkt stehen, geht auch aus den Ausführungen

von Staatsminister Seidel bei der Jubiläumsfeier der Wankbahn hervor. Die Projekte auf die Brecherspitze und die Hochries sind der Prüfstein. Werden sie gebaut, müssen wir wirklich resignieren. Die letzte Möglichkeit wäre ein Gesetz. Es stünde die Ehre des Staates auf dem Spiel, wenn jetzt nicht endlich Maß gehalten würde.

Univ.-Prof. O. Kraus,
München 23, Ungererstraße 58

Ist das Hochries-Seilbahnprojekt gefährdet?

Naturschutz macht Schwierigkeiten — Die letzte Entscheidung liegt beim Wirtschaftsministerium

Das Projekt einer Gondelbahn auf den Rosenheimer Hausberg, die Hochries, ist ernsthaft gefährdet. In den letzten Tagen verlautete, daß der Naturschutzreferent im Bayerischen Innenministerium sich gegen das Projekt entschieden habe.

Unser Münchner D-Korrespondent hat sich am Donnerstag mit dem zuständigen Beamten im Innenministerium ins Benehmen gesetzt. Hier dessen Antwort: „Es ist hundertprozentig richtig, daß der Naturschutz zu einer Seilbahn auf die Hochries nein sagt. Von diesem Nein gehen wir nicht ab“. Der Beamte bestritt jede Notwendigkeit, in der nächsten Umgebung der Wendelsteinbahn und der neuerdings genehmigten Kampenwandbahn auch noch eine Seilbahn auf die Hochries zu errichten. Aus der Auskunft des Referenten war deutlich herauszuhören, daß Innenminister Dr. Hoegner, der von Alpenvereins- und Naturschutzorganisationen in der letzten Zeit wegen seiner angeblich „allzu bergbahnfreundlichen Einstellung“ kritisiert worden war, entschlossen sei, den Bedenken des Naturschutzreferenten Rechnung zu tragen und seine Unterschrift unter das Hochriesprojekt zu verweigern.

Der CSU-Abgeordnete Dr. Hundhammer hat unserem Münchner Vertreter erklärt, daß er im Einvernehmen mit den Abgeordneten Sebald (SPD) und Knott (BP) mit dem Innenministerium und dem Wirtschaftsministerium bereits Fühlung aufgenommen habe, „um die noch bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden“. Dr. Hundhammer, der erst vor wenigen Tagen mehrere Bürgermeister aus dem Samerberggebiet bei sich hatte, bestätigte, daß das Seilbahnprojekt auf den Rosenheimer Hausberg im Augenblick jedenfalls gefährdet sei.

Der Abgeordnete Sebald gab unserem Korrespondenten gegenüber seine Entregung über die Einstellung der Naturschutzbehörde Ausdruck und meinte: „Ich halte es für unmöglich und einfach untragbar, die gleichen Gründe, die für die Errichtung einer Seilbahn auf die Kampenwand sprachen, für die Hochriesseilbahn nicht gelten zu lassen. Ich meine sogar, daß eine Seilbahn auf die Hochries noch vorfringlicher ist, weil die Kampenwand praktisch nur für Kletterer und Bergsteiger interessant ist, die Hochries aber ein beliebtes Tourenziel für zahllose Wintersportler darstellt.“ Sebald sagte voraus, daß die Skifahrer in das nahe Tirol aus-

weichen werden, wenn auf die Hochries keine Seilbahn führt. Die Verluste, die dadurch für den Fremdenverkehr im Hochriesgebiet eintreten, seien ziffernmäßig gar nicht abzuschätzen, bemerkte Sebald weiter.

Wie wir weiter erfahren, hatte die Alpenvereinssektion Rosenheim, die an der Hochriesseilbahn unmittelbar interessiert ist, versucht, das Projekt auf der letzten Tagung des Deutschen Alpenvereins zur Sprache zu bringen. Eine Debatte über diesen Punkt ist aber anscheinend abgeblieben worden. Unterrichtete Kreise vermuten, daß der Naturschutzreferent im Innenministerium an dieser Regie nicht ganz unbeteiligt gewesen sei. Der Abgeordnete Sebald hat weiter angedeutet, daß die Sektion Rosenheim aus dem Deutschen Alpenverein austreten und sich dem Oesterrei-

chischen Alpenverein anschließen könnte, wenn sie zu der Auffassung kommen müßte, daß die Zentrale des Deutschen Alpenvereins ernsthaften Widerstand gegen die Hochriesseilbahn leistet. Ob es zu dieser ungewöhnlichen Demonstration kommen wird, bleibt freilich abzuwarten.

Kurz vor Redaktionsschluß hat unser Münchner Berichterstatter auch noch den Innenminister erreicht. Dr. Hoegner machte darauf aufmerksam, daß die letzte Entscheidung beim Wirtschaftsministerium liege, das ein Bergbahnprojekt auch dann genehmigen kann, wenn die Naturschutzbehörde im Innenministerium das gleiche Projekt ablehnt. Auf unsere Frage, ob das Wirtschaftsministerium am Ende doch der Errichtung einer Seilbahn auf die Hochries zustimmen werde, antwortete der Minister: „Ich möchte es annehmen“.

Inzwischen wurde bekannt, daß auch das Bayerische Landwirtschaftsministerium den Plan unterstützt. Es verweist auf die 17 Almen, die im Hochriesgebiet liegen. Im Übrigen darf nicht übersehen werden, daß heute bereits ein Materiallift auf den Rosenheimer Hausberg hinaufführt, so daß der Einwand der Gegner des Projektes, eine Seilbahn würde das Landschaftsbild verschandeln, kaum ernsthaft durchschlägt. Zudem sollte gerade im Wirtschaftsministerium nicht außer acht gelassen werden, daß der Samerberg Notstandsgebiet ist und die Errichtung einer Gondelbahn auf die Hochries dem Fremdenverkehr auf dem Samerberg eine Auftriebschance gibt, die sich so schnell nicht wieder bieten dürfte.

Neue Hoffnung bei den Samerbergern

Lokaltermin einer Kommission des Wirtschaftsministeriums — Die Seilbahn stand zur Debatte

Um den projektierten Verlauf der geplanten Kabinenseilbahn auf die Hochries persönlich beurteilen zu können, insbesondere, um sich im Zusammenhang mit den Bedenken der Naturschutzbehörden von den Standort- und Baubedingungen selbst einen Begriff zu machen, besuchte der Leiter der Verkehrsabteilung des Bayerischen Wirtschaftsministeriums, Ministerialrat Niebler, am vergangenen Dienstag Grainbach. An der Dienstbesprechung, um die es sich handelte, nahmen neben dem ständigen Bevollmächtigten der Bauinteressenten, Hans Theato, die Bürgermeister von Grainbach, Voggenauer und Stuffer, von Törlwang, Wühlkammer, als Vertreter des Landratsamtes, Inspektor Kottal, für die Alpenvereinssektion deren zweiter Vorsitzender Rudolf Deeg sowie Dipl.-Ing. Wilhelm Beilhack und Malermeister Schluttenhofer, für den Ski-Club Rosenheim dessen erster Vorsitzender Karl Auer und schließlich für den Ski-Club Samerberg dessen erster Vorsitzender, Pellauf, teil.

Die Ministerialkommission, die sich in Bezug auf die übrigen Teilnehmer einer geschlossenen und von der Billigkeit des Anliegens durchdrungenen Front von Anhängern der Hochriesseilbahn gegenübersah, ließ sich sehr eingehend über alle Einzelheiten der Streckenführung und der als sehr geringfügig erkennbaren notwendigen Eingriffe im Gedankenbereich des Naturschutzes unterrichten, wobei sich hinsichtlich der tatsächlichen Äußerungen der Naturschutzbehörde ganz erhebliche Gegensätze mit den örtlichen Wahrnehmungen ergaben. So konnte zum Beispiel die Behauptung eindeutig widerlegt werden, daß die Seilbahn und die projektierte neue Abfahrt nach Grainbach einschneidende Holzeinschläge erfordern würden. Eine mehr als einstündige Teilbegehung der Vermessungsstrecke von der Pellauf-Alm bergwärts ergab vielmehr, daß lediglich ein schmaler Waldgürtel durchschnitten werden muß. Als sehr wichtiges Argument erwies sich unter anderem auch, daß die Schneise der bereits bestehenden Materialbahn, die überflüssig wird, weil ihre Aufgabe von der neuen Seilbahn mit übernommen wird, in nächster Zeit neu „ausgeputzt“ werden müßte, da sie zuzuwachsen beginnt. In beiden Fällen also würde ein nach außen hin wahrnehmbarer Eingriff im Wachstumsbild erforderlich.

Die Auseinandersetzungen wurden in sehr sachlicher Form geführt, wobei die

Sprecher des Interessentenkreises, die im übrigen alle in diesen Spalten bereits erörterten Auffassungen erneut ins Treffen führten, ausdrücklich ihre Bereitschaft erklärten, das Prinzip des Naturschutzes im allgemeinen anzuerkennen. „Das Ministerium hat durchaus recht“, so sagte zum Beispiel Beilhack, „wenn es die Anträge auf die Waagschale legt und eine Massierung ablehnt. Aber hier haben wir es mit einem ausgesprochenen Skiberg in beträchtlichem Abstand mit vergleichbaren Voraussetzungen zu tun.“ Die Bürgermeister der Samerberg-Gemeinden machten andererseits auf die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes für ihr Gebiet und auf die bisher nachteiligen Standortbedingungen des örtlichen Fremdenverkehrs aufmerksam.

Niebler zeigte sich sehr aufgeschlossen und in Bergsportfragen als weitgehend sachverständig, äußerte sich jedoch mit keinem Wort über die gewonnenen Eindrücke. Auch die eindeutige Frage des Berichterstatters, ob Grainbach nach seiner, Nieblers, Auffassung nun mit der Genehmigung der Bahn rechnen könne, beantwortete er ausweichend. „Ich bin zunächst nur hier, um mir die Verhältnisse anzuschauen; die Entscheidung liegt im übrigen nicht bei mir persönlich, auch wenn ich der Genehmigungsbehörde angehöre.“

Insgesamt hinterließ die Dienstbesprechung immerhin neue Zuversicht, die vor allem von der Gewißheit abgeleitet wird, daß der Antrag jetzt, in der letzten Instanz, einer sachlichen und unvoreingenommenen Beurteilung unterliegt. Und weil die Freunde der Seilbahn sich im Besitz der besseren Argumente glauben dürfen, ist es naheliegend, daß sie wieder neuen Mut schöpfen. Besondere Genugtung hat auch — nach trüben Erfahrungen in dieser Beziehung — die Tatsache ausgelöst, daß sich das Wirtschaftsministerium sofort und zwar praktisch und zielbewußt der Angelegenheit angenommen hat.

20. Oktober 1954 aus dem OVB

Hochries-Seilbahn

Mit Interesse — jedoch auch mit erheblichem Befremden habe ich den in der Ausgabe vom 2. Oktober 1954 Ihres geschätzten Blattes erschienen Artikel zum Problem der Hochries-Seilbahn gelesen. Dazu möchte ich bemerken:

Es gibt ein Wort des Philosophen Russell, nach welchem es das Schicksal der Idealisten zu sein scheint, daß sie ihr Kampfziel schließlich in einer Form erreichen, die ihre Ideale zerstört. Nichts trifft auf die Haltung der Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins besser zu, als dieser Ausspruch. Nachdem nun die Angelegenheit auf die politische Ebene gehoben wurde, bedarf es meiner Auffassung nach keiner weiteren Ausführungen mehr. Die Bergbahninteressenten haben sich in jeder Hinsicht ein Denkmal gesetzt.

Universitätsprofessor Kraus

Ausverkauf der bayerischen Berggipfel

Wir wollten, als diese Zeilen geschrieben wurden, an die Regierung die öffentliche und nicht nur rhetorisch gemeinte Frage stellen, ob denn in Bayern überhaupt jemals schon eine wirklich ernsthaft betriebene Bergbahnplanung abgelehnt wurde — als, man staune! die Ablehnung der Kabinenbahn auf die Brecherspitze bekannt wurde. Aber selbst hierbei mußte der Staat eine schallende Ohrfeige einstecken: Er hatte nämlich (was sich in jedem anderen Staat zu einem öffentlichen Skandal ausgewachsen hätte) jüngst sogar im Naturschutzgebiet des Kötigssees eine Bergbahn zugelassen (Jenner) und prompt erhielt er nun von der Gemeinde Schliersee auf die Verweigerung der Brecherspitzbahn hin die Antwort: Mit welchem Recht willst du, Staat, einem nicht einmal unter Landschaftsschutz stehenden Gebiet verweigern, was du sogar einem Voll-Naturschutzgebiet zugestanden hast? Dies wird künftig noch oft die peinliche Frage sein, denn die Sünden der „Guthheit“ rächen sich bis ins dreißigste Bezirksamt.

Wer aber in der Ablehnung der Brecherspitzbahn das erste Anzeichen eines Gesinnungswandels des bayerischen Wirtschaftsministeriums zu sehen hoffte, ist inzwischen schwer enttäuscht worden. Denn in diesen Tagen genehmigte Wirtschaftsminister Seidel trotz Ablehnung durch die Landesstelle für Naturschutz und durch das bayerische Innenministerium (Oberste Naturschutzbehörde) neuerdings eine Bergbahn, nämlich auf die Hochries. Es ist dies, kaum zu glauben, derselbe Wirtschaftsminister, der noch im Jahre 1950 in den „Blättern für Naturschutz“ schrieb: „Sucht nicht der moderne, von Hast und Lärm geplagte Stadtmensch in seinem Urlaub gerade die Stille und Weite der unberührten Natur? Wird er nicht bei der Wahl seines Reiseziels diejenigen der sich anbietenden Reiseländer bevorzugen, wo ihm solche Oasen Ferien von der Betriebsamkeit des technischen Zeitalters verheißen?“ Die Botschaft hier ich wohl... allein wenn heute, kaum vier Jahre später, Bayern (auf den jeweiligen Alpenanteil bezogen) mehr Bergbahnen besitzt als Österreich und die Schweiz zusammen, so ist ausschließlich derselbe Wirtschaftsminister dafür verantwortlich.

Wie erklärt sich diese Diskrepanz zwischen Wort und Tat? Das „Oberbayerische Volksblatt“ (Rosenheim) weiß zu berichten, daß in erster Linie die Intervention der drei Rosenheimer Abgeordneten (CSU, SPD und BP) den Wirtschaftsminister bewogen habe, seine Unterschrift unter das Hochries-Projekt zu setzen. Sollte dies stimmen, so hätten wir wieder einmal ein Beispiel dafür, daß in unserer Demokratie anscheinend alle Bestrebungen von Landesbedeutung (siehe auch die Verwaltungsreform) am Lokalpatriotismus der auf Wiederwahl bedachten Parlamentarier zum Scheitern verurteilt sind.

Der Staat allein trägt die Verantwortung

Wer oder was kann hier noch helfen? Regierungspräsident Dr. Mang meinte, wichtiger als Gebote und Verbote zu erlassen sei es, den Gedanken des Naturschutzes in der Bevölkerung zu verankern. Das ist sehr idealistisch gedacht, aber er hätte besser gesagt: „... in den Landratsämtern und Ministerien zu verankern“. Denn was nützte es, wenn zwar die Bevölkerung naturschutzfreundlich, der Ehrgeiz eines jungen Landrats aber, durch Befürwortung einer Bergbahn ein paar hundert Interessentenstimmen für die nächste Landkreistwahl zu gewinnen, stärker ist? „Verankerung in der Bevölkerung“ ist gut, ist ausgezeichnet; aber so lange man (der Beispiele gäbe es Legion!) sehen muß, daß eine Sorte motorisierten Pöbels (zum mit dem Bergschritsteller Walter Pause zu reden) durch den „Großen Ahornboden“, einem der großartigsten Orte der Erde, nicht auf dem ein wenig steinigem Sträßlein fährt (das haben die Sitzbergsteiger bereits durchgesetzt), sondern, zur Schonung der Reifen, nebenan auf der reinen, in tausendfältiger Schönheit erblühenden Bergwiese, über ganze Schleiern von Enzianen, Mehlprimeln und Anemonen hinweg... und so lange sogar, wie „Der Bergkamerad“ berichtet, eine Alpenvereinssektion für eine von einem Münchener Börsensmakler beantragte Bergbahngenehmigung auf die Hochries gegen Vergünstigungen im Fahrpreis den zum Bahnbau notwendigen Grund an die Bergbahngesellschaft abtritt — so lange kann die regierungspräsidentale Hoffnung auf Umerziehung der Völker nur eine Hoffnung auf die Jugend sein! Bis diese aber im öffentlichen Leben etwas zu sagen haben wird, vergehen zwanzig Jahre — und bis dahin wird alles versaut sein, wenn nicht zwischenzeitlich der Staat mit aller Konsequenz einspringt. Wie man es auch drehen und wenden mag, an ihm bleibt die Verantwortung hängen!

Was wir mit dieser Verantwortung auf den verschiedensten Gebieten des Naturschutzes meinen, glauben wir deutlich genug gesagt zu haben. Der Naturschutz wird tragisch oder vielleicht auch komisch enden, wenn bei den verantwortlichen bayerischen Staatsstellen die alte bayerische Weisheit weiter unbeachtet bleiben sollte: „Guthheit is a Trumm von der Liederlichkeit“.

Es geht um den neuen Wind in der Bergbahnfrage

Alpenverein und Naturschutz stellen vor — Von den zuständigen Ministern kein schlüssiges Bremsen zu erwarten

München (Eig. Bericht) — Über das Problem der immer zahlreicheren Seil- und Bergbahnen berät heute, Samstag, in München der Hauptausschuß des Deutschen Alpenvereins mit maßgebenden Vertretern des Naturschutzes; man erhofft sich bedeutungsvolle Entschlüsse. Wir haben aus diesem Anlaß den Innenminister (als obersten Naturschützer) und den Wirtschaftsminister (als obersten Befürworter für Bergbahneinrichtungen) der neuen bayerischen Regierung um Stellungnahmen zu einigen grundsätzlichen Fragen gebeten. Ihre Äußerungen lassen allerdings nicht erwarten, daß in der Bergbahnangelegenheit künftig der von vielen erhoffte „neue Wind“ wehen werde, vielmehr scheint den Bestrebungen von Alpenverein und Naturschutz der mühevoll und ungewisse Weg über das Parlament nicht erspart zu bleiben.

Frage 1: In den letzten Jahren sind durch das bayerische Wirtschaftsministerium viel Bergbahnen und Lifts genehmigt worden, soll laut Bayern, bezogen auf die entsprechenden Alpengebiete der Länder, mit einem Durchschnitt von 8,8 Seilbahnen auf je 1000 qkm weit vor der Schweiz mit der Zahl 4,7 und Österreich mit 1,9 liegt. Sind der Innenminister und der Wirtschaftsminister bereit, dieses Problem neu zu überprüfen in dem Sinne, ob künftig nicht ein strengeres Maßstab bei der Genehmigung von Bergbahnen angelegt werden soll?

Innenminister Dr. Geisshöringer antwortete hierauf: „Die Zahl von Bergbahneinrichtungen wurde in der Vergangenheit wegen des schweren Bedenken, ja entgegen der Ablehnung des Innenministeriums erteilt. Den besonderen Bedürfnissen des Fremdenverkehrs und der Bevölkerung ist mit den heute erreichten Zahlen an Bergbahnen weitgehend Rechnung getragen. Die Naturgenuss und die Erholungsmöglichkeit zahlreicher Menschen, die abseits vom Trübel ausruhen möchten, werden immer mehr eingeschränkt. So haben wir es bedauert, daß die Hochalpen der Innenministeriums genehmigt wurden. Wir werden es uns weiter sehr gründlich überlegen.“

ob noch irgendwelche vernünftige Gründe für weitere Bergbahnen bestehen, vor allem werden wir prüfen, ob nicht zu sehr gewirtschaftliche Interessen dabei eine Rolle spielen.“

Andererseits beurteilt Wirtschaftsminister Otto Besold die Angelegenheit: „Es ergibt kein richtiges Bild, wenn man bei einem Vergleich mit anderen Ländern lediglich den Alpenraum zugrundelegt. Die Gesamtzahl der Seilbahnen Bayerns und sogar des Bundesgebietes ist erheblich geringer als in den übrigen Alpenländern. Bayern verfügt zur Zeit über 41 Seilbahnwebsites (8 Großkabinenbahnen und 33 Kleinseilbahnwebsites). Im ganzen Bundesgebiet gibt es etwas mehr als 50. Demgegenüber bestehen in Österreich 95 und in der Schweiz 110 Seilbahnwebsites. Nicht einzeln in diesen Zahlen sind die Seilbahnseilpfeile und die Zahnrad- und Standseilbahnen, von denen beispielsweise die Schweiz ein vielfaches der gesamten Bundesgebiete besitzt. Bezieht man die Zahl der in Bayern errichteten Seilbahnen auf die Gesamtbevölkerung des Landes oder gar des Bundesgebietes, so erkennt man, wie unangenehm es ist, von einer „Bergbahnseuche“ zu sprechen. Der bayerischen Alpenfläche von rund 5000 qkm sieht eine Bevölkerung in Bayern von 9,16 Millionen, im Bundesgebiet von 49,6 Millionen gegenüber. Österreich und die Schweiz dagegen mit ihrer wesentlich größeren Zahl von Bergbahnen haben eine Bevölkerung von rund 7 bzw. 8 Millionen Einwohnern. Auch wenn man nur den eigentlichen Fremdenverkehr berücksichtigt und dafür die Zahl der Übernachtungen als Maßstab heranzieht, schneidet Bayern im Sinne der gestellten Frage nicht ab. Im Jahre 1953 betrug die Gesamtzahl der Übernachtungen in Seilbahnen in Bayern 18 Millionen. Die entsprechende Zahl in der Schweiz ist eher etwas niedriger. Bei der dreifachen Zahl der Schweizer Seilbahnen kann wirklich nicht behauptet werden, daß in Bayern in dieser Beziehung des Guten zuviel getan worden wäre.“

Auch die Behauptung der Naturschutzkreise, es gebe bald keinen Berg mehr in Bayern ohne Seilbahn, erscheint auf Grund der folgenden Zahlen übertrieben. In einer topographischen Übersichtskarte für das Deutsche Reich sind im Bereich der bayerischen Alpen 312 Berge über 1000 m mit Namen aufgeführt. Von den insgesamt 39 Seilbahnen Bayerns führen nur 28 auf einen Gipfel oder eine Zwischenhöhe dieser Berge, die übrigen 13 Seilbahnwebsites sind meist kleine Seilbahnen zur Erreichung von Berggipfeln oder dergleichen. Mit Rücksicht auf die oben angeführten Zahlen sind 28 Seilbahnen werden somit nur knapp 7 Prozent der angeführten 312 größeren Berge durch Seilbahnen erschlossen, während 93 Prozent bergbahnfrei sind. Dem Einschnitt und Stille stehenden Naturfreud ist demnach genügend Raum gelassen. Mit Ausnahme der Seilbahnen sind die übrigen 11 Berggebiete des vom Wirtschafts- und Verkehrsministerium genehmigten Anträgen in jedem Falle auch

von Seiten der Obersten Naturschutzbehörde ausgeschlossen.

Frage 2: Könnte nicht eine mehrjährige generelle Sperre für neue Seilbahnen erlassen werden? Bereits im vergangenen Jahr haben einige Bergbahnen eine Abnahme der Fahrgastenzahl zu verzeichnen gehabt. Durch einige Jahre der Beobachtung könnte festgestellt werden, ob diese Abnahme schiedlich festzustellen ist für weitere Genehmigungen besteht.

Antwort des Innenministers: „Man sollte davon absehen, sich starrer Regungen zu treffen. Es wird sich ja schließlich von selbst ergeben. Außerdem wäre es fraglich, ob eine solche Sperre nach der Gewerbeordnung (Gewerbefreiheit) rechtlich überhaupt zulässig wäre.“

Der Wirtschaftsminister: „Die Frage, ob ein Wirtschaftsministerium bestehen kann, wenn wird oder nicht, hat nach meiner grundsätzlichen Auffassung die Wirtschaft selbst zu prüfen. Die Frage der Rentabilität durch besondere Zwangsmaßnahmen werden zu lassen, nicht, sich staatsbürgerlichen Gedanken verschreiben. Außerdem dürfte eine mehrjährige generelle Sperre für neue Seilbahnen schon aus rechtlichen Gründen nicht möglich sein. Die rückläufigen Fahrgastzahlen des letzten Jahres sind als ungenügend schlechte Wetter zurückzuführen. Im übrigen dürfen die einzelnen Seilbahnen nicht in jedem Falle für sich allein betrachtet, sondern müssen im Zusammenhang mit der Gesamtsituation der betreffenden Fremdenverkehrsgebiete gewürdigt werden.“

Frage 3: Von maßgebender Seite des Naturschutzes ist kürzlich angeregt worden, der Naturschutz solle durch gesetzliche Regelung die letzte Entscheidung bei allen Bergbahnprojekten behalten wie bei bisher beim Wirtschaftsminister. Wäre der Innen- bzw. Wirtschaftsminister bereit, diesem Gedanken näherzutreten?

Innenminister Dr. Geisshöringer: „Eine solche Regelung würde ich nicht befürworten, weil wir schon genug Gesetze haben. Auch sollten hier viele Fragen des Fremdenverkehrs und der Wirtschaft bewirkt, die dem Wirtschaftsministerium zuzurechnen. Es besteht ja ein Anhörungsverfahren, in dem die beteiligten Organisationen vor Erstellung eines Genehmigungs- oder Verwaltungsbeschlusses vom Wirtschaftsministerium darf erwartet werden, daß dort, wo die Naturschutzinteressen im Wege stehen, diese Einwendungen berücksichtigt werden. Außerdem habe ich schon auf anderem Gebiet (Ausbau der Wasserkraft) unangenehme Erfahrungen gemacht, weil der Naturschutz weit über die Stränge geschlagen hat.“

Ebenso Wirtschaftsminister Otto Besold: „Der Vorschlag ist wohl dahin zu verstehen, daß das Wirtschaftsministerium bei seiner Entscheidung über ein Bergbahnprojekt an die Stellungnahme der Obersten Naturschutzbehörde gebunden sein sollte. Ich würde mich dem nicht angeschlossen, sondern eine entsprechende Änderung des Naturschutzgesetzes voraussetzen. Dies aber ist Sache des Parlamentes. Darüber hinaus bin ich der Meinung, daß ein Hauptpunkt: Naturschutz nur um der Natur willen schließt dem Fortschrittstandpunkt im künstlerischen Schaffen) verfehlt ist.“

Frage 4 (nur an den Wirtschaftsminister gerichtet): Welche anderen „Bremsen“ ist der Wirtschaftsminister ausgestellt bereit, um den Naturschutz gegenüber den privaten Interessen der Bergbahnenbetreibern zu stärken?

Antwort: „Das Wirtschaftsministerium ist nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen gehalten, in jedem Einzelfalle zu prüfen, ob in bezug auf die Person des Antragstellers, die Art der Anlage, die rechtlicher oder öffentlicher Rücksichten gegen ein Seilbahnprojekt Bedenken bestehen. Zu den öffentlichen Interessen zählen sowohl die Belange des Naturschutzes, als auch die Belange des Fremdenverkehrs. Es wird auch künftig des Herrschen des Ministeriums bleiben, jeweils eine im Einklang mit den öffentlichen Gesamtinteressen stehende Entscheidung zu treffen.“ Der Wirtschaftsminister sollte seine grundsätzlichen Ansichten in dem Satz zusammenfassen: „An der Schönheit der Berge soll sich jedermann erfreuen können. Ich wehre mich dagegen, wenn dieses Vorrecht nur einer Gruppe von Menschen zugesprochen werden soll, die körperlich in der Lage ist, aus eigener Kraft Berggipfel zu ersteigen.“ Dr. A. Bierling

Der Alpenverein und die Hochriesseilbahn

Stellungnahme der Sektion Rosenheim zu einem Münchener Beschluß

Einem Bericht unseres Münchener Korrespondenten über die letzte Sitzung des Alpenvereins-Hauptausschusses in München entnehmen wir: „Der Sektion Rosenheim des DAV wurde wegen ihrer Haltung beim Bau der Hochriesbahn die schärfste Mißbilligung des Hauptausschusses ausgesprochen. Die Sektion Rosenheim erhält in den nächsten drei Jahren keine Mittel vom DAV. Der Hauptausschuß habe festgestellt, daß von der Sektion Rosenheim nicht die volle Wahrheit gegenüber dem Hauptausschuß ausgesprochen worden sei.“

Hierzu haben wir den Vorsitzenden der Alpenvereinssektion Rosenheim, Rechtsanwalt Dr. Scheuer, gehört. Er teilte uns mit, daß diese Hauptausschußsitzung einberufen wurde, ohne die Sektion Rosenheim zu laden, so daß ihr keine Gelegenheit zur Rechtfertigung geboten war. In der Tat sei es so gewesen, daß der Hauptausschuß des Deutschen Alpenvereins vor Beginn der Verhandlungen bezüglich der Hochriesseilbahn um eine Stellungnahme gebeten wurde. Der Hauptausschuß habe jedoch keine eindeutige Stellungnahme abgegeben. Erst nachdem die Sektion Rosenheim

in Verhandlungen eingetreten war, habe der Hauptausschuß eine gegenteilige Stellung bezogen. Der mit den Unternehmern geschlossene Vertrag habe noch keine Rechtsgültigkeit, da der Vertreter des Vertragspartners bisher keine rechtsgültige Vollmacht vorgelegt habe. In der ganzen Angelegenheit seien also noch keine endgültigen Tatsachen geschaffen. Es sei viel geredet worden, aber nichts geschehen. Die Alpenvereinssektion Rosenheim vertrete den Standpunkt, daß das Hochriesbahn-Projekt grundsätzlich abzulehnen sei. Wenn es aber nicht verhindert werden könne, so müsse der Alpenverein versuchen, das bestmögliche aus der Situation herauszuholen, da ja auch an die Rentabilität der sektionseigenen Hochriesshütte gedacht werden müsse. Im übrigen hätten auch Mitglieder des Münchener Hauptausschusses ursprünglich diese Auffassung vertreten.

Da noch alles in Fluß ist, glaubt die Sektion Rosenheim zuversichtlich, daß die Differenzen mit dem Hauptausschuß beigelegt werden können, ehe sie zu einer Kluft führen.

Doch noch mit der Seilbahn auf die Hochries

Es war längst bekannt geworden, da der Münchener Börsenmakler Otto Meier und der Kaufmann Trunk, die zunächst als Finanziers gewonnen und auf deren Namen im November 1954 die Planungsgenehmigung erteilt worden war, seit geraumer Zeit kein ernsthaftes Interesse mehr an der Sache erkennen ließen. Unter ihrer Trägerschaft wurde zwar noch einmal eine Fristverlängerung im Zusammenhang mit dem genau geregelten Bau- und Betriebsgenehmigungsverfahren beantragt und auch genehmigt, praktische Schritte waren jedoch nicht zu beobachten. Als die Planungsgenehmigung endgültig zu verfallen drohte (Termin 31. Mai 1956), haben die Münchner ihre Interessen und Rechte an den Dipl.-Ing. Wilhelm Saacke aus Pforzheim-Eutingen (Baden) abgetreten, der nun als neuer Bauherr auf den Plan getreten ist. Der Vertrag, der das Übereinkommen regelt, kam am 16. Mai zustande. Saacke hat inzwischen die „Hochries-Bahn Saacke & Co.“ ins Leben gerufen, eine Gesellschaft, der dem Vernehmen nach Meier und Trunk noch angehören.

Mit dem Bau der Bahn wurde die durch interessante Bahnbauten in Bayern sowie in Oesterreich und in der Schweiz oft genannte „Peter-Seilbahn-GmbH“, Garmisch, betraut. Sie hat zuletzt in Oberammergau die Bahn auf den Laber gebaut.

Die Naturschutzbehörden werden darüber befriedigt sein, daß die Konstruktionsverhältnisse der neuen Pläne in verschiedener Hinsicht geringere Ansprüche an ihr Entgegenkommen stellen, als dies zunächst der Fall gewesen ist. Während in der ursprünglichen Planung eine Allee von mehr als 30 Stützen vorgesehen war, genügen nun neun. Dies ist darauf zurückzuführen, daß zwei Drittel der Strecke, nämlich das entscheidende Stück zwischen der ersten Stufe des Berges oberhalb Grainbach (Zwischenstation) und dem Hochries-Kamm in kühner Linienführung frei überspannt werden. Die Gesamtlänge beträgt 2700 Meter, der Höhenunterschied 830 Meter.

Schon aus diesem Grunde unterscheidet sich die Seilbahn erheblich von der Wallbergbahn im Tegernseer Winkel, die bisher zum Vergleich herangezogen worden ist, obzwar sich auch das neue Projekt des Prinzips des endlosen Seiles, der vollautomatischen Umlaufbahn, bedient. Ueberdies sind wesentlich größere Kabinen, nämlich solche mit einem Fassungsvermögen von 15 Personen, vorgesehen. Ihre Zahl wird mit Rücksicht darauf auf sechs beschränkt werden.

Nach den vorliegenden Informationen werden die Kabinen den Weg über den Nordhang der Hochries in kaum mehr als zehn Minuten zurücklegen. „Der Vorteil Peter zu diesem Punkt seines Systems, „wird besonders dem Skifahrer die willkommene Möglichkeit bieten, die Bahn öfters am Tage zu benutzen.“

Die Zwischenstation kommt, wie oben bereits angedeutet, auf der Stufe vor dem

steilen Anstieg des Nordhanges zu stehen. Peter nennt sie eine Zu- und Aussteigemöglichkeit, geschaffen, „um einerseits im Sommer eine größere Auswahl an Spazierwegen zu schaffen, vor allem aber im

Winter den ungeübten Skifahrern das untere Gelände zu erschließen“. Außerdem nimmt sie Rücksicht auf das Bedürfnis der geübten Fahrer, die an dem harmlosen Gefälle der unteren Strecke keine Freude haben, und darauf, daß auch die Schneeverhältnisse zuweilen so beschaffen sind, daß das untere Drittel bereits grün ist.

Als weitere Einzelheiten, über die wir unterrichtet worden sind, werden zu erwähnen sein, daß die Gesellschaft als Träger nicht Stahlgerippe verwendet, sondern schlanke Betonträger, die als gefällig und weniger auffällig geschildet werden. Die Bergstation soll, wobei ebenfalls die Rücksicht auf das Schutzbedürfnis des Landschaftsbildes als Ursache genannt wird, etwas abseits vom eigentlichen Hochriesgipfel erstellt werden. Außerdem besteht die Absicht, das Gebäude leicht zurückzusetzen, damit es möglichst wenig in das Blickfeld des Höhenzuges gerät.

Das Seilbahnprojekt erfreut sich sowohl des Wohlwollens und der Förderung durch den Landrat als auch durch die Gemeinden Grainbach und Törwang, die sich mit der Fertigstellung eine wesentliche Belebung ihres Fremdenverkehrs ausgerechnet haben. Wegen einer besseren Straßenverbindung nach Grainbach und zum Standort der Talstation wurden zwischen den Beteiligten bereits Verhandlungen eingeleitet. In Kürze ist mit dem Auffahren der ersten Bagger- und Schottertransporte zu rechnen, wie wir von Peter erfahren haben. -ck

Verkehrswirtschaftliche Grundlage
zur Wirtschaftlichkeitsberechnung

Die Hochries bildet den Eckpfeiler zwischen Inntal und Chiemgau. Stark vorgelagert, ein eindrucksvoller Aussichtspunkt mit einem Panorama, reichend von München über den Bayerischen Wald, Chiemgau mit Chiemsee und Siemsee, die Alpen, beginnend von den Berchtesgadener Bergen über die Tauern, zum Glockner, Zillertaler, Stubai und Oetztaler (mit Olperer, Wildspitze usf.), Silvretta, Karwendel und Wettersteinmassiv mit Zugspitze, auslaufend über die Lechtaler und Allgäuer Alpen und die Seen um München (Ammersee und Starnberger See).

Das Skigebiet der Hochries war ursprünglich eines der besuchtesten in den Bayerischen Alpen und fiel nur wegen Fehlens einer geeigneten Bahnanlage zurück. Sowohl der Hochkessel im Hochries-Gipfelgebiet mit ausgedehnten und vielgestaltigen Abfahrtsmöglichkeiten, als auch der Nordhang im Bereich der Bahn selbst zur Talstation bieten ähnliches wie Kitzbühel.

Einmalig in der Lage für München ist der Umstand, dass die Talstation 4 km neben km 65 der Autobahn ab München liegt. Ohne Schwierigkeit ist die Bahn in 40 Minuten ab München - Autobahneinfahrt - erreichbar.

Die somit in der Wirtschaftlichkeitsberechnung angesetzte Ziffer liegt weit unter dem Erreichbaren. Als Vergleich seien nachstehend die Frequenzziffern anderer Bahnen in abgelegenerer Lage erwähnt:

Rauschbergbahn	1955	über	400.000	Fahrten
Jennerbahn	1955	ca.	450.000	Fahrten
Wallbergbahn	1955	ca.	350.000	Fahrten
Nebelhornbahn	1955	ca.	420.000	Fahrten

Es sei darauf verwiesen, dass in das Hochriesgebiet mit die ersten Wintersportsonderzüge (in den Jahren 1911 ff) geführt wurden und heute die Bahn um den Preis von DM 3.50 von München aus mit Rückfahrt erreicht werden kann. An frequenten Sonntagen wurden über 4.000 Besucher auf der Hochries gezählt. Heute sind es höchstens noch wenige Hundert.

Gemäss der ebenfalls vorgelegten Rentabilitätsberechnung wird mit weniger Sommerbetrieb als Skibetrieb gerechnet. Die häufigere Anzahl von Fahrten im Winter ist auf die allgemeine Erscheinung zurückzuführen, dass der Skifahrer die Bahn mindestens 2 - 4 x benutzt und insbesondere auch werktags ein stärkerer Betrieb von Bewohnern aus der Umgebung, vornehmlich aus Rosenheim erwartet werden kann.

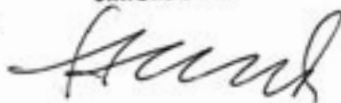
Es ist beabsichtigt, den Fahrbetrieb für den Fahrgast billig zu gestalten. Die Bahn rechnet also mit einem grossen Massenbetrieb bei relativ niedrigen Fahrkosten.

Die Allgemeinheit wartet mit reger Beteiligung an allen bisherigen Entwicklungen auf die Verwirklichung des Projektes, welches nicht nur den Hausberg der Rosenheimer erschliesst, sondern den Münchnern das Erreichen des beliebten Skigebietes wieder möglich macht.

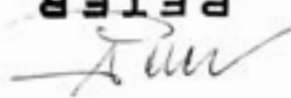
Im besonderen jedoch bedeutet die Erweiterung der Bahn für den Landkreis, vor allem aber für das Notstandsgebiet am Samerberg eine wirtschaftliche Notwendigkeit und nicht nur eine allgemeine wirtschaftliche Belebung.

Das Projekt ist im allgemeinen öffentlich so bekannt, und die Notwendigkeit unumstritten, sodass auf eine weitergehende Begründung des Zweckes der Anlage verzichtet werden kann.

HOCHRIESBAHN
SAACKE & CO.



PETER
Seilbahnen - G. m. b. H.
Seilbahnen - G. m. b. H.

PETER


Beschreibung der Anlage

Gegenstand der angesuchten Planungsgenehmigung ist eine

Kabinenseilschwebbahn von Grainbach auf die Hochries

Lage der Tal- und Bergstation

Die Talstation soll ca. 500 m in südlicher Richtung oberhalb der Ortschaft Grainbach am Samerberg liegen. Die Talstation ist von jener der bestehenden Planungsgenehmigung ca. 250 m entfernt. Sie kommt auf eine kleine Moräne zu liegen, die in der Richtung gegen den Samerberg mit einem dichten Fichtenbestand bewachsen ist und so den Baukörper der Talstation der allgemeinen Sicht entzieht. Die Talstation ist nur direkt von der Trasse her und von dem unmittelbar in Fahrtrichtung liegenden Vorgelände aus sichtbar.

Eine Mittelstation gleich der Grundlage der bestehenden Planungsgenehmigung ist nicht mehr vorgesehen, entgegen werden in der Mittelstation zwei stärkere Seilbahnstützen errichtet, in denen die Abspannung der Seile erfolgt. Diese Stützen sollen mit einer Treppe zum Zustieg begehbar gemacht werden.

Die Bergstation selbst wird ebenfalls entgegen der ursprünglichen Planung nicht mehr auf dem Bergrücken der Hochries nahe dem Gipfel erstellt, sondern über den Rücken hinaus auf eine dahinter liegende Hochebene verlegt, um so den Baukörper aus dem Sichtbild des gerade verlaufenden Bergrückens zu nehmen. Gleichzeitig wird dadurch ein weites Gelände rechts um die Bergstation geschaffen, auf dem die ankommenden Fahrgäste sich zerstreuen, zum Skifahren vorbereiten oder an die Sonne legen können.

Alle Baukörper sind sachlich schlicht gehalten und weitestgehend dem Landschaftsbild angepasst.

Durch das gewählte System konnten ausserdem die Baukörper sehr klein gehalten werden.

Die Fahrbahn

Während der ersten Planungsgenehmigung ein Projekt mit ca. 35 Stützen vorlag, wird die neue Bahn das Gelände nur noch mit 5 Stützen belasten. Diese Stützen sind so in das Gelände eingefügt, dass sie nach keiner Seite störend auffallen. Bereits nach dem ersten Drittel der Bahnstrecke verlaufen die Seile ohne Abstützung bis zum Gipfelrücken. Auf diesem erfolgt die Ablenkung der Seile über einen schlanken Betonkörper als Kuppengerüst, mit einer Ab-

lenkung beinahe in die Horizontale zur Bergstation. Mit der Verlegung der Bergstation auf eine hinter dem Bergrücken liegende Hochebene, wird die in ähnlichen Fällen ungünstige Windlage der Stationshalle in einen windtoten Raum gelegt. Nach dem Kuppengerüst werden 2 tiefe Senken überfahren, in die sich hinter dem Bergrücken Flugschnee ablagert.

Die ganze Fahrbahn liegt ausserhalb von Lawinhängen. Ausserdem überfährt die Bahn an keiner Stelle felsiges Gelände, sodass überall eine einfache und gefahrlose Bergung bei jeder Witterung möglich sein kann.

System

Zum Bau gelangt eine Kabinen-Umlaufbahn nach dem System Oberammergau, mit 6 Kabinen, mit einem Fassungsvermögen von 15 Personen und einem Wagenbegleiter je Kabine.

Die Abstützung und Seilspannung erfolgt genau im Drittel der Bahnanlage, sodass je ein Paar Kabinen in einer überdachten Zwischenstation steht, während ein weiteres Paar Kabinen sich in der Berg- und Talstation befindet.

Die Kabinen werden mit einer automatischen Umschaltvorrichtung versehen, die das Maximalgewicht auf die für den Betrieb ohne Wagenführer jeweils zulässige Personenzahl beschränken lässt. Diese Einrichtung soll es ermöglichen, während der Woche bei schwachem Betrieb die Bahn ohne Wagenbegleiter zu betreiben.

Die Bahn wird als normale Kabinenseilbahn mit Trag- und Zugseil geführt, mit Fahrzeugen mit Tragseilbremsen und geschlossenen Leichtmetallkabinen. Für die Seile werden Litzenspiralseile gleicher Konstruktion (Herkules-Machart) gewählt. Als Zugseil ein 42-fädiges Litzenseil mit Hanfseele.

Der Antrieb erfolgt in der Bergstation mit Ward-Leonard, geschlossenes Getriebe, eigener Stromerzeugung. Hilfsantrieb unmittelbar mit Benzinmotor und Schneckengetriebe.

Die Spannung der Tragseile erfolgt in der Drittelstation (Mittelstation genannt). Die Spannung des Zugseiles in der Talstation.

Die Umlenkvorrichtung ist gleich jener in Oberammergau, wobei jedoch der Schwenkarm und die Spurweite auf 3,2 m gebracht werden. Die Stationen werden mit Münzkassierschleusen und Gewichtsbegrenzung ausgerüstet. Der Zustieg an der Mittelstation ist nur fallweise geöffnet und soll zu dieser Zeit betreut werden. Die Bahn erhält eine Ausrüstung für vollautomatischen Betrieb.

Für die Bergung werden übliche Abseilgeräte vorgesehen, da die Trasse an keiner Stelle einen höheren Bodenabstand aufweist.

Technische Daten

Kabinenseilschwebbahn von Grainbach auf die Hochries

Länge der Fahrbahn	2.959.8 m
Horizontalprojektion	2.772.6 m
Länge der Drittel-Teilstrecke	970.7 m
Gesamthöhenunterschied der Endstationen	820.5 m
Höhenunterschied bis zur Mittelstation	ca. 175.8 m
Höhenunterschied II. zur Endstation	ca. 644.7 m
Fahrtgeschwindigkeit bei Beginn	7 m/sec.
im Endausbau	8 m/sec.
Dauer der Gesamtfahrzeit Tal - Berg	560/510 Sekunden incl. Haltezeit
Anzahl der Fahrtspiele je Stunde in jeder Fahrtrichtung	6,4 / 7,0
Förderleistung je Fahrtrichtung max. stündl.	270 Personen
im Einsatz von Kabinen für im Mittel	15 Personen je Kabine
Anzahl der gleichzeitig beförderten Personen in jeder Richtung	45 Personen
Anzahl der Kabinen	6
Anzahl der Stützen	5
Antriebsleistung im Mittel	ca. 143 KW
Tragseile	35 mm \emptyset
Zugseil	24 mm \emptyset

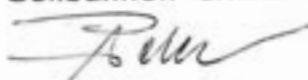
System PETER

Umlaufbahn mit 6 Kabinen mit Festgehängen

vollautomatisch mit Münzkassierung
HOCHRIESBAHN
SAACKE & CO.



PETER
Seilbahnen - G. m. b. H.



Hochries-Seilbahn-AG hat Baugenehmigung in der Tasche

Jahreshauptversammlung der Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins — 2014 Übernachtungen in den Berghäusern

Die Jahreshauptversammlung der Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins im Saal des „Flötzing-Löchl“ war von 81 der über 1000 Mitglieder besucht. Erster Vorsitzender Manfred Rummel rief nach der Begrüßung zu einem Gedenken für die Verstorbenen der Sektion im letzten Jahre auf, von denen er besonders die beiden jugendlichen Bergopfer im Zahnen Kaiser nannte. Die Versammlung gedachte ihrer durch Erheben von den Sitzen. Für langjährige Mitgliedschaft bei der Sektion oder beim Hauptverein wurde eine Anzahl Mitglieder durch Ueberreichen von Ehrenzeichen geehrt. Es sind dies für 50jährige Zugehörigkeit Gräfin Deegenhardt, Resa Loch, Centa Mayer, Eberhard Wolter und Willi Beilhack. 40 und mehr Jahre gehören der Sektion an: Max Frank, Freiherr von Hirsch, Heinrich Kellner, Dr. Max Miller, Peter Hünser, Ludwig

Ziechhaus, Dr. Richard Heininger, H. Hallermeier, Peter Lechner und Dr. Dieter Kömmel (Lissabon). Eine Reihe Mitglieder wurde für 25 Jahre Mitgliedschaft geehrt.

Im Reigen der Berichte über das Jahr 1967 referierte als erster Kassenswart Breitsemeter über die Finanzen. Die Jahresrechnung lag auf allen Tischen auf. Insbesondere durch Spenden habe die Bilanz 1967 günstiger abgeschlossen als in den Vorjahren. Mit den Beiträgen wurden Baumaßnahmen am Brunnsteinhaus und Hypothekenzinsen beglichen. Die Wasserversorgung, so meinte der Sprecher, sei ebenso ein Problem wie die Versorgung des Hochrieshauses mittels eines neuen Materialliftes, der auf 100 000 Mark zu stehen komme. Der Referent für das Hochrieshaus, Franz Bauer, erwähnte den Abschied Seebachers, der neue Pächter habe am 30. September den Vertrag wieder gelöst, die beiden alten

Transportlifte müßten abgebaut und neue Vereinbarungen mit den Bauern getroffen werden; die notwendig gewordene Mitgliedschaft bei der Hochries-Almgenossenschaft habe eine Einlage von 7000 Mark erfordert. Das Wasser-Triebwerk sei zu überholen gewesen; der Jungmannschaft dankte er für die Notbewirtschaftung an den Wochenenden, ebenso der Grenzpolizei für die Kontrollgänge. Neben vielen Tagesgästen seien 1967 auf der Hochries auch rund 1000 Uebernachtungen gezählt worden.

Der Vorsitzende teilte mit, daß die Hochries-Seilbahn-AG nun die Baugenehmigung erhalten habe. Die Bergstation sei etwa 150 Meter östlich des Berghauses geplant, mit der Bergbahn sei auch die Versorgung des Sektionshauses zu lösen, da dann auch eine wesentlich größere Besucherzahl zu erwarten sei.

Heinrich Stöckl berichtete über das Brunnsteinhaus. Die Situation dort sei günstiger als auf der Hochries. 6300 Tagesgäste und 1814 Uebernachtungen bestätigten dies, das Haus wurde erweitert und verbessert, der erste Bauabschnitt der Renovierung sei abgeschlossen, 200 Arbeitsstunden Freiwilliger hätten über tausend Mark erspart, besonders die neue Wasserreserve sei zufriedenstellend. Im nächsten Jahre könne das Brunnsteinhaus das 75jährige Bestehen feiern. Die jetzigen Wirtsleute Bichler ziehen zwar im Mai ab, ihre Nachfolger, ein junges Ehepaar namens Seebacher, wurde der Versammlung vorgestellt. Die Brunnsteiner Gilde, so meinte Stöckl, freue es nicht, daß die Verwirklichung der Brunnstein-Bergbahn immer näher rücke, das Sektionshaus werde dann ein Gästehaus für Spaziergänger.

Vortragsreferent Epimach Lachauer berichtete über die Lichtbilderabende des letzten Winters, die durch den Lokalwechsel wesentlich gewonnen hätten. Als letzter dieser Saison stehe ein Vortrag des Rosenheimer Mitglieds Gegenfurtner am kommenden Mittwoch auf dem Programm. Ueber die Sektionsbücherei sprach Dr. Bauer. Das Angebot der Stadtbücherei, AV-Karten und -Führer dort aufzunehmen, sei das entscheidende Ereignis für die Bücherei gewesen, die Mitglieder könnten sie dort kostenlos entleihen, es sei auch geplant, den Großteil der Sektionsbücherei dort unterzubringen. Trotzdem, so meinte Manfred Rummel dazu, sei der Bücherwart nicht überflüssig.

Für die Jungmannschaft sprach Georg Haider. Im Jugendheim am Drosselweg fänden die Zusammenkünfte statt; Beherrschung der alpinen Techniken, Kenntnis der Bergrettung, richtige Einschätzung des eigenen Könnens am Berg seien Ziele der Ausbildung.

Tourenwart Heidenreich berichtete von zehn Sektionsstouren mit durchschnittlich 37 Teilnehmern. Jugendleiter Robert Salche sprach von den Schwierigkeiten des Neuaufbaues einer Jugendgruppe, für die einige Ansätze sichtbar sind.

Von den Unternehmungen der Wandergruppe im engeren Kreis der heimatischen Berge sprach ihr Leiter Fahler. Manfred Rummel stattete noch den Dank an die Geschäftsstelle (Klepper/Deeg) für die Organisationsarbeit ab und erhielt von der Versammlung die Entlastung der Vorstandschaft, wie sie vorher schon für die Kasse, von Revisor Ziechhaus geprüft, erteilt worden war. Der Jahresbericht werde wieder gedruckt und allen Mitgliedern zugestellt, Neuwahlen seien diesmal nicht fällig.

Ehe die Versammlung schloß, wurde noch eine große Zahl ausgewählter Farblichtbilder gezeigt, die einen Ueberblick über das Bergjahr der Sektion gaben.

-sch

Abdruck

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Nr. 0495a - IV/6a - 8902

(Bei Antwort bitte anlegen)

MÜNCHEN 22 POSTFACH 18. April 1968

PRINZLINGENSTRASSE 28
D-8000 MÜNCHEN 22
DURCHFANG. CODE 1012
TELEFONNUMMERN 24-10124

Wohn. Tel.-Nr. 2 10 11

An die
Hochries Bergbahn GmbH

8 München 2
Sendlinger Tor Platz 11

Betreff: Errichtung einer Seilbahn von Grainbach
auf die Hochries (Lkr. Rosenheim);
hier: Erteilung der Bau- und Betriebs-
genehmigung

- Zum Antrag vom 20.4.1965 an das Landratsamt Rosenheim -

Beilagen: 1 Planmappe

Entwurf der Verordnung für den Bau und Betrieb
von Seilbahnen (BOSeil) mit Ausführungsbestimmungen
(AB) Teil I - Seilschwebbahnen, Stand November 1965

Abdruck der Min.-Entschl. vom 6.2.1968 Nr. 0480
-IV/6b-6645 über Änderungen der BOSeil und der
Ausführungsbestimmungen, Stand Sept. 1967

Technische Lieferbedingungen für Seilbahnseile
gemäß BOSeil, Stand Mai 1967

Richtlinien für die Prüfung der technischen
Unterlagen und Abnahme von Seilbahn-Neuanlagen
und -Änderungen, Stand März 1967

Abdruck der Min.-Entscheidung vom 13.7.1964
Nr. 0481a10-IV/6-33 160 über das Vergießen von
Drahtseilen mit Richtlinien, Stand April 1964

Ablichtung der Min.-Entscheidung vom 22.1.1963,
Nr.0481a3-IV/6b-3645 über die Durchführung
von Schweißungen an tragenden Teilen,

2 Pläne der Bundesanstalt für Flugsicherung

1 Kostenrechnung

Bau- und Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
erteilt gemäß Art. 2, 3 und 24 Abs. 1 Nr. 1 des Bayerischen
Eisenbahn- und Bergbahngesetzes -BayEBO- vom 17.11.1966
(GVBl. S. 429)

./.

der Hochries Bergbahn GmbH
8 München 2, Sendlinger Tor-Platz 11

die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Seilschwebebahn des öffentlichen Personenverkehrs.

Die Seilbahn wird in 2 Sektionen ausgeführt, die untere Sektion als Einseil-Umlaufbahn mit festangeklebten einsitzigen Sesseln, die obere Sektion als Kabinen-Pendelbahn; der Fassungsraum der Kabinen beträgt 30 - 45 Personen. Die Talstation der Sektion I befindet sich am südlichen Ortsausgang von Grainbach, die Mittelstation bei der Ebenwaldalm, die Bergstation der Kabinenbahn unterhalb des Gipfels der Hochries. Die Betriebslänge der Sesselbahn beträgt 1085 m, die der Kabinenbahn 1794 m, der gesamte Höhenunterschied beider Sektionen zusammen beträgt 835 m (205 m und 630 m). Während bei der 1. Sektion das Seil entsprechend der Bahnbauart über mehrere Mittelstützen geführt werden muß, erhält die obere Sektion nur eine einzige Kuppenstütze, ungefähr 80 m vor der Bergstation. Die Höchstgeschwindigkeiten sind bei der Sesselbahn mit 2,5 m/s, bei der Kabinenbahn mit 10 m/s vorgesehen.

Mit dem Bau der Bahn darf erst begonnen werden, wenn der Plan von der Aufsichtsbehörde genehmigt ist (Art. 7 BayEBG). Der Betrieb darf erst eröffnet werden, wenn die Aufsichtsbehörde die Bahnanlagen und Fahrbetriebsmittel abgenommen (Betriebsabnahme) und der Eröffnung zugestimmt hat (Art. 8 BayEBG).

Die Bau- und Betriebsgenehmigung ist an die Erfüllung der folgenden Auflagen gebunden:

1. Für den Bau und Betrieb der Seilschwebebahn wird der beiliegende Entwurf der Verordnung für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) mit Ausführungsbestimmungen (AB) Teil I Seilschwebebahnen, Stand November 1965 in der jeweiligen Fassung zum Bestandteil dieser Genehmigung erklärt.

./.

Mit der Kabinenbahn auf den Rosenheimer Hausberg

Die Pläne zur Erschließung des Hochriesgebietes sollen nun Wirklichkeit werden — Auch ein Skitirks geplant

Mit dem Bau einer Bergbahn auf den Hochriesgipfel soll es noch in diesem Jahr ernst werden. Schon bald will die „Hochries-Bergbahn GmbH“ den ersten Spatenstich für die Errichtung eines Sessellifts zum sogenannten Ebenholz machen. Die Einweihung des Liftes soll noch in diesem Jahr im Herbst erfolgen. Bis Mitte 1970 ist die Fertigstellung der zweiten Etappe, einer Kabinenbahn vom Ebenholz zum Hochriesgipfel, vorgesehen. Die Bau- und Betriebsgenehmigung für das Projekt, das eine Gesamthöhe von 830 Metern überwindet und 2,9 Kilometer lang ist, wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr bereits erteilt.

Die geplante Sesselbahn hat eine Länge von 1,1 Kilometer; sie klettert auf 16 Stufen 300 Meter hoch von Grainbach zum Ebenholz. Maximal beträgt die Geschwindigkeit für den Sessellift 1,3 Meter in der Sekunde. In der Stunde kann die mit 108 Sesseln ausgestattete Bahn 400 Personen befördern. Die Kapazität soll später — wenn Bedarf besteht — sogar auf 600 Menschen hinausgeschraubt werden, wie Ingenieur Karl Bethke, der Geschäftsführer der

„Hochries-Bergbahn GmbH“, mitteilt. Im Ebenholz wird die Bergstation der Sesselbahn und zugleich die Talstation der Kabinenbahn in einem gemeinsamen Gebäude eingerichtet werden.

Von hier überwindet dann die Kabinenbahn einen Höhenunterschied von 630 Metern bis zur Bergstation, die etwa 100 Meter östlich der Hochrieshöhe in einer Mulde liegen wird. Die beiden Gondeln für die Berg- und Talfahrt fassen jeweils 50 Per-

sonen. Die Gondelbahn, die 1,9 Kilometer lang wird, vermag in der Sekunde zehn Meter zurückzulegen.

Für den Bau der Sesselbahn sind die Grundstücke schon gekauft und vermessen, für die Gondelbahn muß dies zum Teil erst geschehen.

Neben den Plänen für den Bau der beiden Bahnen zum 1569 Meter hohen Rosenheimer Hausberg schwärmt der Bergbahngesellschaft eine weitere Höhenfahrt vor: Die Entwicklung Grainbachs zum lukrativen Fremdenverkehrsort am Samserberg. Ein Hotel soll in der Nähe der Bahn entstehen, über dessen Ausmaße allerdings noch nichts verlautet wurde. Im Gespräch ist ein Skitirks, der auch das Gebiet des Predigtstuhls mit Lifts erschließen soll.

Außerdem wird in Grainbach ein Verwaltungs- und Wohngebäude für das Personal entstehen. Am Startplatz des Sessellifts — neben der Straße zum Mooserboden — wird ein 50 Meter langer und 100 Meter breiter Parkplatz errichtet werden. Auf der Gemeinschaftstation im Ebenholz soll — unter anderem — eine Terrasse gebaut werden, auf der sich Skifahrer und andere Liftbenutzer sonnen können. Was allerdings im Detail auf dem Samserberg alles geplant ist, darüber äußerte sich Bethke nicht. Grainbach bekommt die Pläne erst in den nächsten Tagen vorgelegt.

Wenn nun der Bau der Bahn beginnt, wird damit ein Schlußstrich unter ein Tauziehen gesetzt, das 16 Jahre dauerte. 1953 wurde der erste Antrag auf Errichtung einer Kleinschwebbahn auf den Hochriesgipfel bei der Regierung vorgelegt. 1954 wurde dieser Plan genehmigt, doch die Firma schritt nie zur Verwirklichung. Eine andere Firma wollte den Bau 1957 übernehmen. Wegen wesentlicher Abweichun-



Bei Etappen sollen eine Sesselbahn und eine Gondelbahn zum Hochriesgipfel höher nördl. als den Rosenheimer Hausberg und im Vordergrund Grainbach zeigen. Der ungefähre Verlauf der Trasse ist eingezeichnet. Foto Heide

Seilbahn hängt an Finanzierung

Hochriesprojekt nimmt bereits Gestalt an — Vorhaben in drei Abschnitten

Von unserem Redaktionsmitglied Klaus Eck

München — Das mehrmals totgesagte Projekt einer Seilbahn auf die Hochries, dem auch in der Landeshauptstadt beliebten Hausberg der Rosenheimer, ist wieder lebendig geworden und nimmt bereits Gestalt an. Die in München ansässige Hochries-Bergbahngesellschaft, hinter der die Inhaber der Real Baufinanz- und Treuhandgesellschaft stehen, hat nicht

nur die ministerielle Bau- und Betriebsgenehmigung längst in der Tasche, sondern hat nach eigener Darstellung auch die Vorarbeiten so weit abgeschlossen, daß mit der Montage im kommenden Frühjahr begonnen werden kann. Die Baukosten werden auf rund 5,7 Millionen veranschlagt.

Das Vorhaben soll in drei Abschnitten verwirklicht werden. Zunächst entsteht eine Sesselbahn auf die annähernd 1000 Meter hoch gelegene Ebenwaldalm, dann eine Großkabinenpendelbahn (50 Personen je Kabine) bis zum Gipfel (1550 Meter). Im weiteren Ausbau sind mehrere Sessel- und Schlepplifte im oberen Hochriesgebiet vorgesehen, wobei insbesondere an die Skifahrer gedacht wird. Die Ebenwaldbahn soll bereits im Juli 1970 fertig montiert sein, während sich die Kabinenbahn zur Bergstation in der Nachbarschaft des alpenvereinseigenen Berggasthauses den Herbst 1971 zur Frist gesetzt hat. Standort der Talstation ist das malerisch gelegene Grainbach zu Füßen des Hochriesnordhangs am Samerberg, ein im Sommer bisher schon vielbesuchtes Gebiet, dem künftig auch eine kräftig steigende Winterfrequenz beschieden werden soll.

Die Finanzierung des Vorhabens ist allerdings noch nicht komplett. Der Bauherr, der zwei Drittel des Stammkapitals hält, wirbt derzeit um die Zeichnung von Anteilen, nicht unter 10 000 DM. Doch besteht kein Zweifel, daß sich die am Fremdenverkehr stark interessierten Gemeinden und Unternehmer im Dunstkreis des Projektes nicht lumpen lassen werden. (Weitere Einzelheiten im Wirtschaftsteil).

Ein aufsehenerregender Grundstückshandel im Hochriesgebiet

Der bayerische Staat will einem Ralsbühler Fabrikbesitzer zu einer Eigenjagd verhelfen — Hilfe! an des Landtag — Ein Bürgermeisler kämpft um seine Heimat



Die neuen Jagelände geht an Ralsbühler (links), Ralsbühler und Ralsbühler (rechts) von Osnabrück aus.

Was es über die letzten Ereignisse über die Bürger des Ralsbühler Gebietes zu den verschiedenen Landtags-Reden, die die Entscheidung durch eine Rats- und die Hilfe in dem einzigen als Hilfe verstanden, Ralsbühler Bürgermeisler zu dem Zweck der das Landtag um Hilfe und die Öffentlichkeit auf den Plan.

Offener wollte die große Grundstücksangelegenheit zwischen Ralsbühler und dem Ralsbühler Zweckvereinbarung Ralsbühler zwischen der Öffentlichkeit abgeklärt werden. Durch einen Zufall erhielt der Landtag mit Bürgermeister der Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

„Ein Herdenschäfer über den Kopf“

Ralsbühler geht die Ralsbühler der öffentlichen Aufmerksamkeit noch auf weiteren Schritte ein. Der Ralsbühler Jagelände, die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

„Unrechtmäßiger Schaden“

Am 11. Dezember 1968 erkrankte Josef Deindl, der zugleich Vizebürger der Landtag, an die Öffentlichkeit über seinen eigenen Schaden.

Schlechten Gedächtnis für den Staat

Man muss in diesen Ralsbühler Bürgermeisler Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Dass die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Um die Freiheit der Berge

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Das die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Die Hochries-Schicksale

Unendlich ist es bedauerlich, weil das die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.



Ralsbühler Bürgermeisler Josef Deindl

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Aber Wünsche schwingt

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Abgeordnete müssen helfen

Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden. Die Ralsbühler Bürgermeisler, Josef Deindl, im Jahre 1965, Kenntnis von der Absichten, Ralsbühler Jagelände zu kaufen und es für Jagelände zu verwenden.

Eine Kapitalanlage der Vernunft

Hochries- Bergbahnen



Unberührte Bergwelt, ausgezeichnete
Schneebedingungen, bequeme Wander-
wege, alles nur 1 Stunde von München
entfernt und die Tatsache, daß immer
mehr Menschen Erholung und sportlichen
Ausgleich suchen, veranlaßt uns ein Ob-
jekt zu bauen, das einen wirtschaftlich
überdurchschnittlich guten Erfolg ver-
spricht. Lesen Sie bitte diesen Prospekt
– und Sie sind mit uns einer Meinung.

In einer Zeit, wo Millionen Mark für die Gesundtheit und die Reinhaltung unseres Lebensstaums ausgegeben werden, ist die Erschließung neuer Erholungsgebiete für uns alle zu einer dringlichen Aufgabe geworden.

Wir tragen einen Teil zur Lösung dieses Problems bei und erschließen mit den Hochries-Bergbahnen vom Samerberger Hochland aus ein Paradies für Wanderer und Wintergastfreunde — das Berggebiet Hochries-Prechtstuhl.

Das Berggebiet um die Gemeinde Samerberg (Grainbach, Törwang) war bisher nur geübten Bergwanderern zugänglich. Von jetzt an können alle Bergfreunde — Sommer wie Winter — den Reiz dieser Bergwelt genießen. Zahlreiche Seilbahnen für Gabelde und Seile, die es werden wollen, führen von der Hochries und dem Klausenberg hinunter ins Tal.

Die sprichwörtliche Schneesicherheit des Hochries-Gebietes, die schwingvollen Abfahrten und zahlreichen Lifts werden dieses Bergland zu einem künftigen Skizirkus und damit zu einem wirtschaftlich interessanten Objekt machen.

Das Bergpanorama rund um die Hochries: im Süden die Hohen Tauern, der Großglockner, der Wilder und der Zahme Kaiser, im Westen die Inntaler und Zillertaler Alpen, das Karwendel-, das Wettersteingebirge und die Zugspitze. Nördlich der Hochries blickt man weit über das Hinterland nach München bis zum Bayerischen

Wald. In direktem Blickfeld liegt das Gebiet um Rosenheim und der Chiemgau.

In 5 Minuten auf dem Gipfel

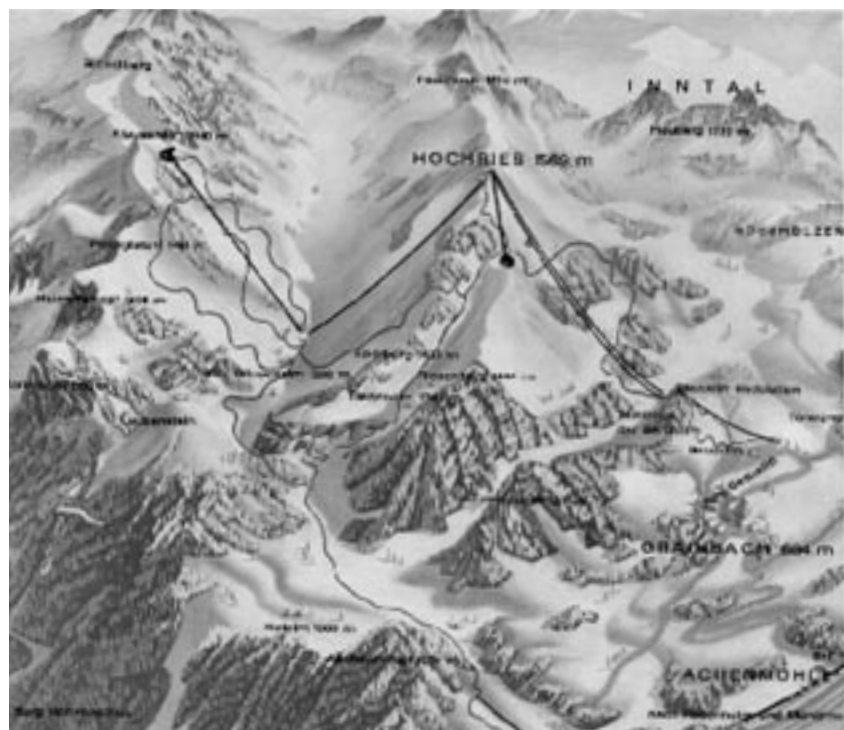
Eine ca. 1100 m lange Sesselbahn bringt die Besucher zuerst von Grainbach zur Ebenwaldalm. Von dort aus fährt eine Kabinen-Seilbahn mit einer Geschwindigkeit von 5 m/Sek. bzw. 10 m/Sek. zur Gipfelstation. Sie überwindet dabei eine Entfernung von ca. 1800 m — und alles ohne Seilstützen. In jeder Kabine können bis zu 60 Personen befördert werden.

Zwischen Alpenvereinsnhütte und Hotels

Zu einem guten Schoppen und einer herzhaften Brotzeit hat der Gast an vielen Plätzen Gelegenheit. Zünftige, alpenländische Gasthöfe erwarten den Berg- und Skifreund.

Außerdem ist der Bau eines Touristenhotels mit Restaurant, Sauna und Schwimmbad für gehobene Ansprüche bei der Talstation in Grainbach geplant. Eine Imbissstube in der Zwischenstation rundet das gastronomische Programm ab. Die bereits vorhandene, neue Alpenvereinsnhütte auf dem Gipfel der Hochries versorgt auch jetzt schon die Bergwanderer und Skiläufer.

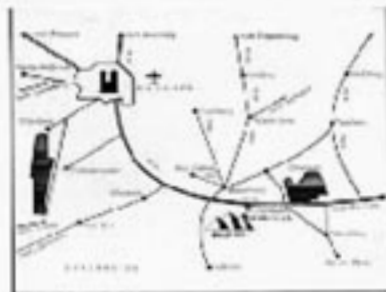
Ein Grundstück bei der Gipfelstation — auf dem später ein Restaurant entstehen soll — ist bereits angeschafft. Insgesamt stehen im Hochries-Gebiet zur Zeit 2000 Betten zur Verfügung.



Abfahrten vom Hochries-Gipfel

Die normale Abfahrt geht zunächst in östlicher Richtung. Sie lei t sich dann und führt über das Riesenplateau nach Frazsdorf oder in das Tal zwischen Hochries und Klausenberg. Für geübte Fahrer ist die Abfahrt über den Nordhang und die Ebenwaldalm nach Grainbach ein besonderes Erlebnis. Durch die hohe Förderleistung der Skannen sind täglich bis zu 15 Abfahrten möglich.

Im weiten Kessel zwischen Hochries, Predigstuhl und Klausenberg wird ein Skiarussell entstehen, das durchaus mit den Verhältnissen im Hahnenkamm-Gebiet bei Kitzbühel vergleichbar ist. Die Nordhänge im Hochries-Gebiet ermöglichen bis spät ins Frühjahr hinein schneesichere Abfahrten. Dieser Umstand ga-



rantiert den Bergbahnbetriebes eine lange Saison und gleichzeitig eine hohe Wirtschaftlichkeit.

Hochries — künftiger Hausberg der Münchner

Von München aus erreichen Sie Grainbach in knapp 1 Stunde. Nur 4 Kilometer von der Autobahnausfahrt (Parkplatz, Kilometerstein 00,5, Adenmühle) entfernt liegt die Talstation der Sesselsbahn.

Damit ist das Hochries-Gebiet künftig eines der am schnellsten zu erreichenden Wintersportzentren. Auch für die Einwoh-



ner der nahen Umgebung wird die Hochries am Wochenende zum Anziehungspunkt. Hausunternehmen, private und öffentliche Verkehrsbetriebe werden Grainbach als Reiseziel wählen.

Wer steht hinter diesem Vorhaben?

Dahinter steht eine solide, kapitalkräftige Unternehmensgruppe — die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft. Sie konstituiert sich in erster Linie aus den Unternehmen OPTIMA Anlage- und Beteiligungsgesellschaft mbH & Co, München und REAL Baufinanz- und Trauhand-Gesellschaft mbH, München.

Die Firmen haben über Jahre und

zum Teil Jahrzehnte hinweg bewiesen, daß sie in den verschiedensten Bereichen bei der Auswahl ihrer Vorhaben erfolgreich waren.

Die Gesellschaftsform — eine Kommandit-Gesellschaft — wurde gewählt, weil sich dadurch für das Zeichner Vorteile ergeben. So können die Anleger, die während der Bauzeit anfallenden Bilanzverluste steuerlich absetzen.

Außerdem unterliegt der Kommanditist später bei der Gewinnausschüttung keiner Doppelbesteuerung (anders als bei der AG). Man wird jedoch nach Fortfall der Doppelbesteuerung, die Vorteile des steuerlichen Umwandlungsgesetzes nüt-

Hochries-Seilbahn sucht Kommanditisten

ck. — Nach mancherlei Verzögerungen scheint das längst baureife Projekt einer zweistufigen Seilbahn auf die Hochries im Landkreis Rosenheim jetzt verwirklicht zu werden. Die **Hochries-Bergbahn GmbH & Co Betriebs KG, München**, Tochtergesellschaft der Hochries-Bergbahn GmbH, hinter der die Inhaber der Real Baufinanz- und Treuhandgesellschaft mbH, München, stehen, haben den Baubeginn für das Frühjahr 1970 angekündigt. Die Baukosten werden auf 5,73 Mill. DM veranschlagt.

Wie einem eben vorgelegten Prospekt zur Zeichnung von Kommanditeinlagen zu entnehmen ist, ist folgende Finanzierung vorgesehen: 2,0 Mill. DM aus Bundesfremdenverkehrsmitteln, Hypotheken und Darlehen, 225 000 DM vom Komplementär (GmbH) und 3,5 Mill. DM Kommanditeinlagen. Die erforderlichen Grundstücke sowie andere

Grundstücke befinden sich in Händen der GmbH bzw. der KG, die 75% des mit 225 000 DM ausgewiesenen Stammkapitals hält. Die GmbH ist also Komplementär der KG.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft ist zuversichtlich, das Vorhaben auf die geschilderte Weise finanzieren zu können, wobei die zu zeichnenden Anteile jeweils mindestens 10 000 DM betragen sollen. Der Prospekt wird insbesondere die Fremdenverkehrsgemeinden zu Füßen der Hochries ansprechen, die sich von der weiteren Erschließung ihres Gebietes erhebliche Vorteile versprechen dürfen. Auch Grundstücksinteressen werden erheblich berührt zumal die Zukunftspläne auch den Bau von Hotels und andere einschlägige Investitionen vorsehen. (Weitere Einzelheiten im Bayernteil.)

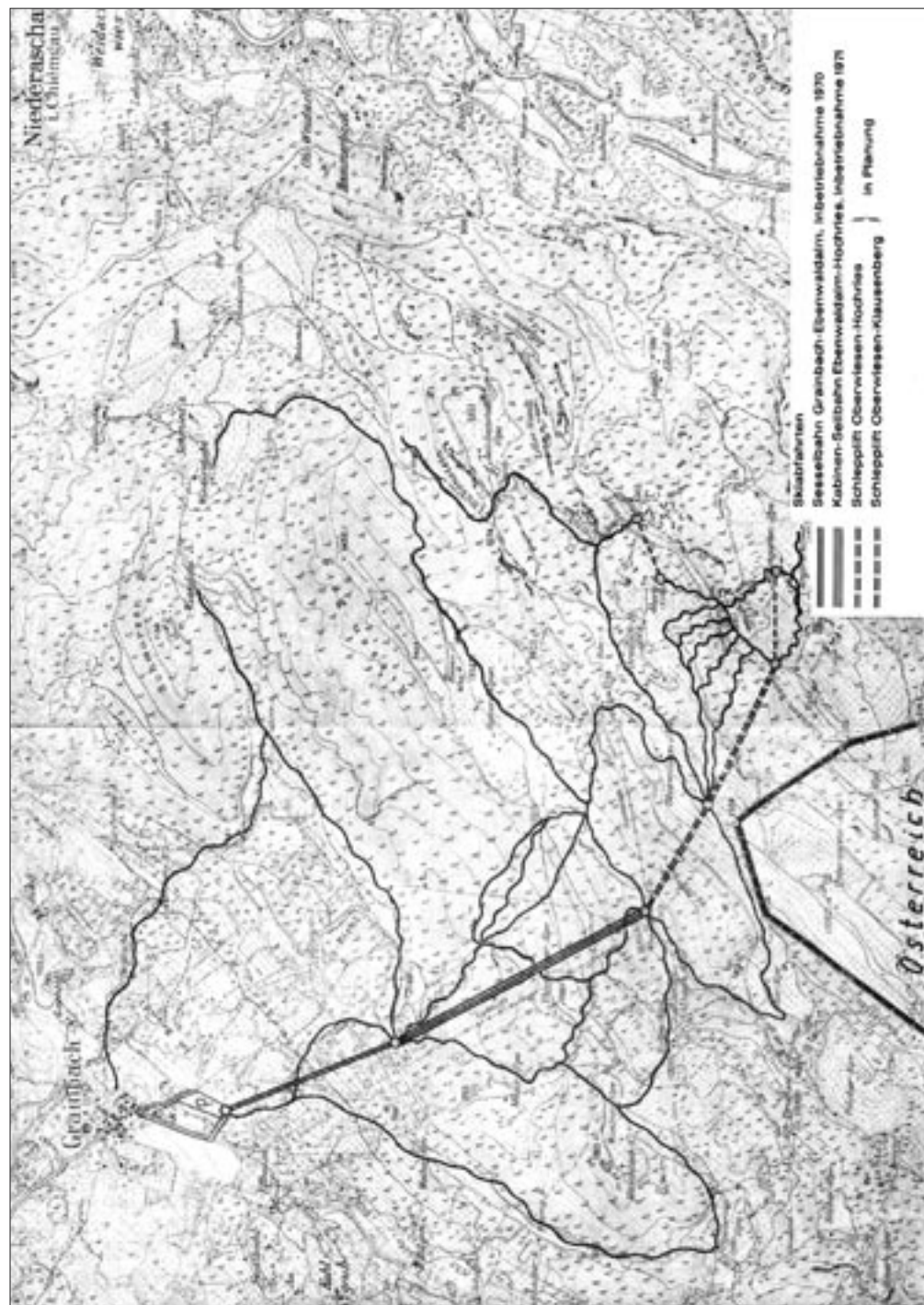
17. März 1971 aus der Süddeutschen Zeitung

Hochries-Bergbahn floriert

Die Hochries-Bergbahn GmbH & Co., Betriebs-KG (München), hat den zweiten Zeichnungs-Abschnitt für das 8,7-Millionen-Projekt zur Erschließung des Berggebietes Hochries-Predigtstuhl aufgelegt. Der erste Teilabschnitt, ein Vollkapazitäts-Sessellift für 168 Personen in einem Umlauf, wurde bereits am 17. März dieses Jahres in Betrieb genommen. Nach Angaben der Gesell-

schaft war die Bahn während der sehr günstigen Sommer- und Herbstsaison außerordentlich gut frequentiert. Diesen Erfolg erwartet man auch für die im Bau befindliche Kabinen-Großraumbahn, die zum Winterbeginn 1972/73 fertiggestellt sein soll. Hinter dem Gesamtprojekt steht die Unternehmensgruppe Hochries-Bergbahngesellschaft München, die sich wiederum aus der Optima-Anlagen- und Beteiligungsgesellschaft (München) und der 1965 gegründeten Real-Baufinanz- und Treuhändergesellschaft (München) und der 1965 gegründeten Real-Baufinanz- und Treuhändergesellschaft (München-Berlin) zusammensetzt.

Die Hochries-Bergbahn GmbH & Co. bietet, wie die Bayerische Staatszeitung berichtet, nunmehr mit der zweiten Tranche „einer begrenzten Anzahl von Interessenten“ die Möglichkeit zur Beteiligung durch Zeichnung von Kommanditeinlagen ab 5000 Mark.



**Die Hochries-Seilbahnen erschließen vom Samerberger Hochland aus
das Hochries/Predigtstuhl-Berggebiet**

Das Gebiet um die Gemeinden Grainbach, Törwang, Steinkirchen und Roßholzen auf dem Samerberg war bisher nur den passionierten Bergwanderern zugänglich.

Im Sommer und Winter soll das herrliche Wandergebiet mit allen Schönheiten der Natur nun auch allen Erholungssuchenden erschlossen werden.

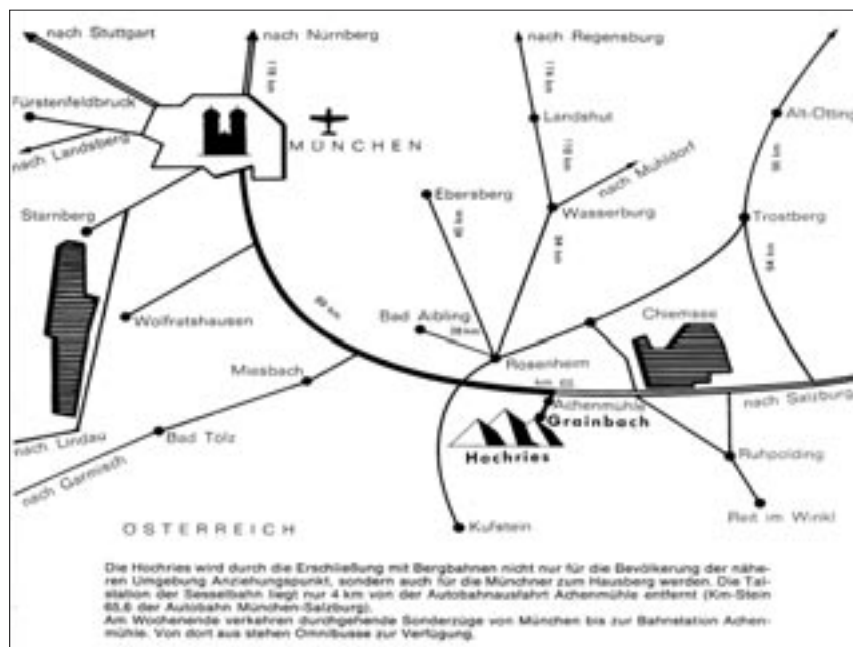
Aber nicht nur der Wander-, sondern vor allem auch der Wintersport wird in dieser reizvollen Gegend voll auf seine Kosten kommen. Zahlreiche Abfahrten gehen von der Hochries, dem Predigtstuhl, dem Karkopf, dem Riesenberg und dem Schwarzenberg hinunter ins Tal. Eine Attraktion ist der schneesichere Kessel zwischender Hochries und dem Predigtstuhl, dessen tiefster Punkt bei knapp 1200 m Höhe liegt. Er soll ebenfalls durch Lifts erschlossen werden. **Das Hochriesgebiet gehört zu den schneesichersten Wintersportgebieten der Nordalpen.**

Vom Gipfel der Hochries (1569 m) hat man einen herrlichen Rundblick nach Süden auf die Hohen Tauern mit Großglockner, dem Wilden und Zahnen Kaiser und den Kitzbüheler Alpen. Nach Westen öffnet sich das Bergpanorama mit den Inntaler und Zillertaler Alpen, dem Karwendel- und dem Wettersteingebirge bis zur Zugspitze. Nördlich der Hochries blickt man weit über das Hinterland nach München und dem Bayerischen Wald. Im direkten Blickfeld liegen das Gebiet um Rosenheim und der Chiemgau.

Einen besonderen Anziehungspunkt werden die bisher nur dem Experten bekannten Höhlen im Hochries-Gebiet darstellen; sie sollen in Kürze dem Fremdenverkehr erschlossen werden.

Von Grainbach fährt man mit der 1100 m langen Sesselbahn in rund 8 Minuten zur Ebenwaldalm. Sie ist der Ausgangspunkt sowohl geruhsamer Wanderwege auf den Samerberg als auch steilerer Platte zur Hochries. Hier liegt die Bergstation der Sesselbahn und die Talstation der Kabinen-Seilbahn zur Hochries. Die Kabinen-Seilbahn wird die imponierende, stützenlose Länge von rund 1800 m mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 10 m/s und einer Fahrzeit von rund 4 Min. haben.

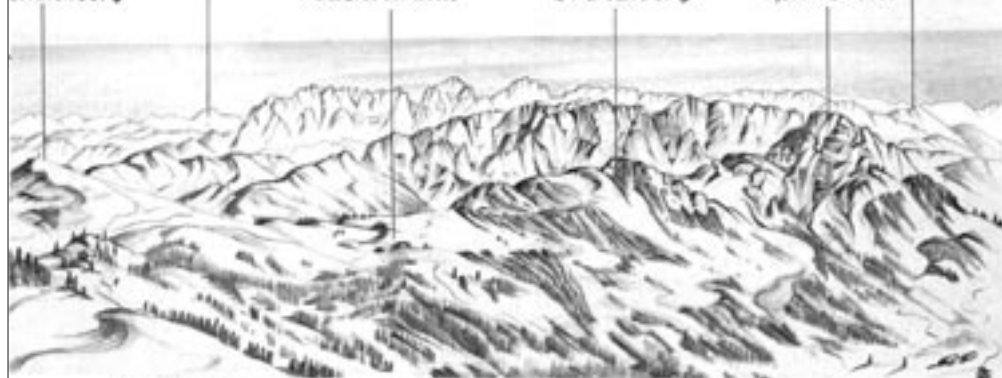
Die Bahn ist aber auch für Geschwindigkeiten bis 5 m/s ausgerüstet, damit die Fahrgäste bereits während der Fahrt den schönen Ausblick auf die Umgebung genießen können. Jede Kabine hat ein Fassungsvermögen von 50 Personen.





Blick von der Hochries nach Süden

Hohe Tauern Wilder Kaiser Kitzbühler-Alpen
Grossglockner Zahmer Kaiser nahe Salve
Tinzenberg Feuchtenalm Brandberg Spitzstein



Das Hochries-Gebiet ist das von München aus am schnellsten zu erreichende Berg- und Wintersportgebiet; in nur einer Stunde sind Sie an den Bergbahnen.

Auf dem Samerberg findet der Gast zünftige altbayerische Gasthöfe, die an vielen idyllischen Plätzen verteilt sind. Außerdem besteht die Absicht, ein Touristenhotel und Restaurationsbetriebe an der Talstation der Sesselbahn in Grainbach zu bauen. In der Nähe der Zwischenstation wird ein Gaststättenbetrieb geplant, während die Bahn selbst auf der Zwischenstation eine Imbistube einrichtet. Der Ausbau der Alpenvereinschütte auf der Hochries ist bereits so weit fortgeschritten, daß für eine ausreichende Versorgung der Bergwanderer und Skiläufer gesorgt ist.

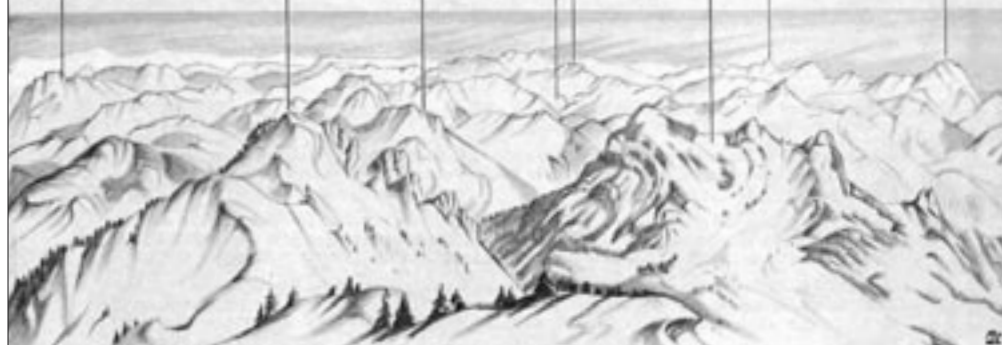
Mit dem Bau der Bahnen werden auch die umliegenden Gemeinden zu attraktiven Fremdenverkehrsorten heranwachsen. Gegenwärtig stehen rund 2000 Betten zur Verfügung, davon ein Drittel in Hotelzimmern.

Die vorstehenden Darstellungen zeigen die hervorragende Bedeutung und die günstige Lage der Bergbahnen. Es wird dann nicht mehr nötig sein, in mehrstündiger Fahrt von München aus Wintersportplätze aufzusuchen.

Außerdem ist geplant, durch einen Skizirkus das hochgelegene Hochries-Predigtstuhl-Gebiet zu erschließen. In diesem nach Nordwesten geöffneten Kessel sind die Schneeverhältnisse, ähnlich dem Kitzbüheler Hahnenkammgebiet, außerordentlich günstig. Auch der Hochries-Nordhang bietet bis weit ins Frühjahr hinein für geübte Skiläufer gute Abfahrtsmöglichkeiten.

Blick von der Hochries nach Westen

Zillertaler Alpen Karwendel Wetterstein
Jinntaler Alpen Trautent. Bayr. Zell Zugspitze
Penzing Feuchteck Kranzhorn Sudelfeld Heuberg Wendelstein



Die normale Abfahrt geht vom Hochriesgipfel nach Osten. Dort teilt sie sich: Man kann über das Riesenplateau nach Frasdorf gelangen, oder man nimmt die Route zum Aberock und fährt nach Grainbach ab. Für rasante Abfahrten ist besonders der Nordhang einschließlich des Gebietes der beiden Seitenalpen geeignet. Bei guten Verhältnissen sind mit Hilfe der Bahn täglich ca. 15 Abfahrten möglich. Mit geringen Kosten können auch 10–20 völlig neue Abfahrten erschlossen werden. Die Skifahrer könnten sich auf verschiedene Pisten verteilen, so daß hier ein wahres Skiparadies entstehen wird.

Die günstige Verkehrslage, die herrliche Bergwelt für Wanderer, die erstklassige Schneelage für Skiläufer und das noch sehr unberührte Naturgebiet für alle Erholungssuchenden lassen eine überdurchschnittlich gute wirtschaftliche Ausnutzung der zu errichtenden Bahnanlagen mit Sicherheit erwarten.

FOLGENDE TECHNISCHE EINZELHEITEN SIND INTERESSANT:

Die Sesselbahn Grainbach-Eberwaldalm ist zunächst mit 108 Sesseln ausgerüstet und erreicht damit eine Förderleistung von

- 325 Pers./Std. in jeder Richtung bei einer Geschwindigkeit von 1,8 m/s im Sommer und
- 400 Pers./Std. in jeder Richtung bei einer Geschwindigkeit von 2,2 m/s im Winter.

Die Kabinen-Seilbahn Eberwaldalm-Hochries erreicht eine Förderleistung von 550 Pers./Std. in jeder Richtung.

Höhendifferenzen der beiden Bahnen:
 Grainbach (720 m) – Ebenwaldalm (920 m) = 200 m Höhenunterschied
 Ebenwaldalm (920 m) – Hochries (1550 m) = 630 m Höhenunterschied

Vorgesehene Fahrpreise:	Sesselbahn	Kabinen-Seilbahn
Berg- und Talfahrt	DM 3,50	DM 6,-
Bergfahrt	DM 2,50	DM 4,-
Talfahrt	DM 1,50	DM 2,75

Beide Bahnen sind mit den modernsten Einrichtungen so ausgerüstet, daß man bei entsprechendem Bedarf die Förderleistungen steigern kann.

Die Sesselbahn kann mit insgesamt 172 Sesseln betrieben werden, so daß sich die Förderleistung wie folgt erhöht:

- im Sommer 520 Pers./Std. in jeder Richtung und
- im Winter 635 Pers./Std. in jeder Richtung.

Die Kabinenbahn hat bei einer Geschwindigkeit von 12,5 m/s eine Förderleistung von 700 Pers./Std. und bei einer Geschwindigkeit von 15 m/s eine Förderleistung von 800 Pers./Std. in jeder Richtung.

Bei der gesamten Konstruktion wird weitgehend darauf Rücksicht genommen, daß die höchstmögliche Sicherheit gewährleistet ist. Bei Ausfall des Fernstromnetzes stehen Dieselmotoren zur Verfügung, um einen eingeschränkten Betrieb aufrechterhalten zu können.

Die zeitliche Durchführung des Aufbaues der beiden Bahnen sieht einen Baubeginn in 1969, die Inbetriebnahme des Sesselliftes spätestens 1970 und die Inbetriebnahme der Kabinen-Bahn in 1971 vor. Die dazugehörigen Schlepplifte werden voraussichtlich 1971 oder 1972 zur Verfügung stehen.

FOLGENDE INVESTITIONSKOSTEN SIND VERANSCHLAGT:

1. Vorarbeiten, Gründung der Gesellschaft, Konzessionen, Grundstücke, Überfahrtrechte, Verwaltungs- und allgemeine Unkosten bis Baubeginn	DM 500 000,-
2. Materialbahn, Transportkosten, Kabelverlegung, Schlägerung, Sprengarbeiten, Parkplätze und Zufahrten, Kanalisation, Fahrzeuge, Werkzeug	DM 540 000,-
3. Baukosten Sesselbahn Grainbach-Ebenwaldalm	
a) Gebäudekosten	DM 400 000,-
b) Mechanische und elektrische Anlage einschließlich Montage, Zoll, Transport, Vermessung und Personalkosten während des Baues	DM 565 000,-
4. Baukosten Kabinen-Seilbahn Ebenwaldalm-Hochries	
a) Gebäudekosten	DM 1 800 000,-
b) Mechanische und elektrische Anlage einschließlich Montage, Zoll, Transport, Vermessung und Personalkosten während des Baues	DM 1 920 000,-
Gesamtinvestitionen bis Betriebsbeginn	DM 5 725 000,-

ANFANGSRENTABILITÄTSBERECHNUNG

Aufgrund der Erfahrungen mit anderen Seilbahnen der Hochries GmbH, der Winklmoos-Sesselbahn und Walnbergbahn, können die folgenden Positionen als Grundlage angesehen werden:

1. Jahreskosten einschließlich Abschreibungen und Zinsen	
Allgemeine Kosten, Steuern, Abgaben, Versicherungen	DM 120 000,-
Personalkosten	DM 140 000,-
Strom, Verbrauchsmaterial, Unterhaltskosten	DM 125 000,-
Abschreibungen und Zinsen (DM 195 000,- u. DM 150 000,-)	DM 345 000,-
	<u>DM 730 000,-</u>
2. Mutmaßliche Jahreseinnahmen bei durchschnittlicher Frequenz und 9 Betriebsmonaten	
Sesselbahn	DM 300 000,-
Kabinen-Seilbahn	DM 700 000,-
Warentransport und Verpachtung von Lokalen	DM 40 000,-
	<u>DM 1 040 000,-</u>
Brutto-Überschuß der Jahresrechnung	DM 310 000,-

Nach der geplanten Erweiterung durch Schlepplift und Sessellift im Hochries-Gebiet ist mit einem wesentlich höheren Brutto-Überschuß durch diese zusätzlichen Einnahmen zu rechnen. Die zusätzlichen Anlagen werden aus Betriebsergebnissen finanziert.

VORGESEHENE FINANZIERUNG:

1. Fremdmittel	
Bundesfremdenverkehrsmittel, Hypotheken und Bankdarlehen	DM 2 000 000,-
2. Eigenmittel	
a) Komplementär (GmbH)	DM 225 000,-
b) Kommanditeinlagen	DM 3 800 000,-
	<u>DM 5 725 000,-</u>

Da der größte Teil der aufzubringenden Mittel durch Erweiterung der bestehenden Hochries Bergbahn GmbH in eine Hochries Bergbahn GmbH & Co Betriebs-Kommanditgesellschaft aufgebracht werden soll, legt die Geschäftsführung der Hochries Bergbahn GmbH den vorstehenden Prospekt zur Zeichnung von Kommanditeinlagen auf. Dem Prospekt ist ein Satzungsauszug, ein Zeichnungsschein und eine Vollmacht beigelegt. Ihrem Wunsche entsprechend übermitteln wir Ihnen gern eine vollständige Satzung.

München, im Sommer 1969

Die Geschäftsführung:
 K. Bethge, Bergbahningenieur
 H. Strobel, Diplomkaufmann

Auszug aus der Satzung

§ 1 Firma und Sitz

- I. Die Firma lautet: Hochries Bergbahn Gesellschaft mbH & Co. Betriebs-Kommanditgesellschaft.
- II. Der Sitz der Gesellschaft ist München.

§ 3 Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb von Bergbahnen und Liften, der Erwerb, die Bebauung, die Verwertung und die Veräußerung von Grundbesitz bzw. grundstücksgleichen Rechten, insbesondere die Erstellung von Betrieben des Gaststätten- und Hotelgewerbes, von Eigentums-Wohnanlagen sowie von Wohnungen für Betriebsangehörige, des weiteren die Beteiligung an anderen Unternehmen verwandter Art und die Vornahme aller hiermit zusammenhängenden Geschäfte.
Die Gesellschaft kann Zweigniederlassungen errichten.

§ 4 Gesellschafter

- I. Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Hochries Bergbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

§ 5 Beteiligung

- I. Alle Kommanditisten sind am Gewinn und Verlust und am Liquidationserlös der Gesellschaft nach Maßgabe ihrer nominalen Einlage beteiligt.
- II. Jede Kommanditeinlage muß mindestens DM 10.000,- oder ein Mehrfaches davon betragen.

§ 6 Organe der Gesellschaft

- I. Organe der Gesellschaft sind:
 - a) die Geschäftsführung
 - b) der Verwaltungsrat
 - c) die Gesellschafterversammlung

§ 7 Geschäftsführung und Vertretung

- I. Die Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft obliegt der persönlich haftenden Gesellschafterin (Komplementärin).

§ 8 Verwaltungsrat

- I. Die Gesellschaft hat einen Verwaltungsrat, welcher die ihr nach diesem Vertrag zugewiesenen Befugnisse besitzt.
- II. Der Verwaltungsrat besteht aus mindestens drei, höchstens fünf Mitgliedern. Der Verwaltungsrat wird auf fünf Jahre bestellt.

§ 9 Gesellschafterversammlung

- I. Die Gesellschafterversammlung hat die ihr nach diesem Vertrag zugewiesenen Befugnisse. Sie ist insbesondere zuständig für:
 - a) die Beschlußfassung über die Verabschiedung des Jahresabschlusses nebst Gewinn- und Verlustrechnung
 - b) die Beschlußfassung über die Entlassung der Geschäftsführung
 - c) die Beschlußfassung über die Abänderung dieses Gesellschaftsvertrages
 - d) die Beschlußfassung über die Auflösung der Gesellschaft.
- II. Die Gesellschafterversammlung entscheidet mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

§ 11 Gewinnverteilung

- I. Der nach Abzug einer Haftungslastanteile für die persönlich haftende Gesellschafterin in Höhe von 10% des gesamten Bilanzgewinnes verbleibende Gewinn der Gesellschaft wird an die Gesellschafter entsprechend ihrer nominalen Einlage verteilt.

§ 13 Anteilsübertragung

- I. Jeder Kommanditist kann seinen Anteil ganz oder Teile davon zum 31. 12. eines jeden Jahres an einen anderen Gesellschafter oder einen Dritten übertragen.



Hochries Bergbahn G.m.b.H. & Co. Betriebs K.G.

8 München 2
Sendlinger-Tor-Platz 11
Telefon 59 24 25/26

8201 Grainbach Nr. 15
Telefon 0 80 32/404

Attraktives Skigebiet

Bergbahn wird übergeben — Neues Ski- und Fremden-

Wenn jemand nach einem neuen Skigebiet Ausschau hält: Er findet es noch in dieser Saison, im Hochries-Predigtstuhl-Berggebiet. 65 Kilometer von München entfernt, unweit der Autobahn München/Salzburg entsteht ein neues Zentrum für den Skifahrer. Die Hochries, der Hausberg der Rosenheimer, ist wegen seiner Staulage am Alpennordrand ungewöhnlich schneesicher bis weit in den Frühling hinein.

Das Gebiet um die Hochries verspricht eines der attraktivsten Skigebiete in der Nähe Münchens zu werden und zugleich das am schnellsten erreichbare, nur eine Autostunde von München.

Heute, Freitag 19.3., wird in Gegenwart von Staatssekretär Hillermayer vom Finanzministerium und des Regierungspräsidenten, des Landrates vom Landkreis Rosenheim und des Bürgermeisters der Gemeinde Samerberg der erste Teil einer Bergbahn auf den Hochries-Gipfel eingeweiht.

Eine rund 1100 Meter lange Sesselbahn bringt die Besucher in rund 10 Minuten vom Ort Grainbach (716 Meter) zur Mittelstation Ebenwaldalm (916 Meter). Bei 2,2 Meter pro Sekunde besteht eine Förderlei-

stung von 400 Personen pro Stunde. Sie kann durch Anbringung weiterer Sessel bis zu 620 Personen pro Stunde erhöht werden.

Der massive Bau der Mittelstation beherbergt auch eine Gaststätte, die in Kürze eröffnet werden soll. Von dort bietet sich ein weiter Blick über den Chiemgau mit seinen schönen Seen.

Die Endstation der Sesselbahn wird zugleich Ausgangspunkt einer Großkabinenpendelbahn zum Hochries-Gipfel. Die Kabinenseilbahn überbrückt dabei ohne jede Stütze auf eine Länge von rund 1800 Meter einen Höhenunterschied von 645 Meter.

15 Abfahrten

In jeder der beiden Kabinen können 50 Personen mit einer Geschwindigkeit bis zu 10 Meter pro Sekunde zum Hochries-Gipfel hinaufgetragen werden. Die Förderleistung beträgt 500 bis 600 Personen pro Stunde.

Vom Hochries-Gipfel sollen dann im dritten Bauabschnitt Sessel- und Schleplifte im Gebiet hinter die Hochries zum Predigtstuhl geführt werden. Das Berggebiet Hochries und Predigtstuhl gehört zu den

schneesichersten Lagen der Nordalpen.

Zahlreiche Skiabfahrten für Anfänger und Fortgeschrittene führen von der Hochries und dem Klausenberg hinunter ins Tal. Die normale Abfahrt geht zunächst in östlicher Richtung. Sie teilt sich dann und führt über das Niesenplateau nach Frasdorf oder in das Gebirgstal zwischen Hochries, Predigtstuhl und Klausenberg, dessen tiefster Punkt bei 1200 Meter liegt.

Für geübte Fahrer ist die Abfahrt über den Nordhang und die Ebenwaldalm nach Grainbach ein besonderes Erlebnis. Durch die hohe Förderleistung der Bahnen sind täglich bis zu 15 Abfahrten möglich.

Schon in den 50er Jahren versuchten weitsichtige Leute, das reizvolle Hochriesgebiet für den Wintersport und den ganzjährigen Fremdenverkehr durch Bergbahnen zu erschließen. Die Hochries Bergbahnen GmbH griff dieses Projekt dann im Jahr 1965 wieder auf und erwarb die erforderlichen Grundstücke.

Auf dem Gipfel der Hochries befindet sich eine Alpenvereins-hütte, die schon jetzt den Bergwanderer und Skifahrer versorgt. Auf einem Grundstück bei der Gipfelstation soll später ein Restaurant gebaut werden.

Die Hochries verspricht nicht

Hochries-Bergbahnen

Heute Eröffnung



Auskünfte und Zeichnungsstelle:
Hochries Bergbahn GmbH & Co., Betriebs KG
8 München 5, Möllerstraße 42
Tel. 26 42 05, 26 30 18 / 19

t nun an der Hochries

verkehrsgebiet

nur im Winter, sondern auch im Sommer Fremdenverkehrszentrum und Hausberg der Münchner zu werden. Die Bahnen erschließen für den Wanderer bis zum Herbst ein bisher noch wenig bekanntes Landschaftsschutzgebiet von außergewöhnlicher Schönheit, das weite und bequeme Wanderungen sowohl in Höhe der Ebenwaldalm als auch im Gipfelgebiet gestattet.

Gemütliche alpbayerische Gasthöfe laden auf dem Samenberg zum Verweilen ein.

Die Hochries-Bergbahn GmbH fordert interessierte Kreise zur Zeichnung von Anteilen ab 10 000 Mark auf (über eine Treuhandgesellschaft ist die Zeichnung von Anteilen ab 1000 Mark möglich).

Wer steht hinter diesem Vorhaben? Dahinter steht eine solide, kapitalkräftige Unternehmensgruppe — die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft. Sie konstituiert sich in erster Linie aus den Unternehmen OPTIMA Anlage- und Beteiligungs GmbH & Co. München und REAL Baufinanz- und Treuhand-Gesellschaft mbH München.

Die Firmen haben über Jahre und zum Teil Jahrzehnte hinweg bewiesen, daß sie in den verschiedensten Bereichen bei der Auswahl ihrer Vorhaben erfolgreich waren.



Ein ideales Skigebiet rund um die Hochries

Eine Kapitalanlage der Vernunft

Wir bieten Ihnen Beteiligungen an Bergbahnen im aufstrebenden Erholungszentrum des Hochriesgebietes bei Rosenheim

- nur 66 Autobahn-km von München
- Wintersaison: eines der schneesichersten Gebiete der Nordalpen
- Sommersaison: eines der schönsten Gebiete Oberbayerns
- Zeichnung in Form einer Kommanditeinlage
- keine Doppelbesteuerung
- gute Gewinnerwartung auf Grund der Erfahrungen bei unseren anderen Bergbahnen
- während der Bauzeit steuerliche Verlustzuweisungen
- Anfangsrendite 8%, Steigerung mit fortlaufendem Ausbau.

Einzahlstellen:

Vereinsbank Rosenheim - Stadtparkasse Rosenheim

Der wichtigste Schritt zur Erschließung der Hochries

Sessellift von Grainbach zur Ebenwaldalm eröffnet — Einweihungsfeier mit zahlreichen Ehrengästen

„Wann fährt endlich der Lift?“ wollte ungeduldig ein ganzes Rodel mit Skiern bewaffneter Buben wissen, die Spalier an der neuen Sesselliftstation in Grainbach standen. Gespannt waren die Augen der Jugendlichen auf die roten, grünen, gelben

dem geschmückten Podium aus Begrüßungsworte an die zahlreichen Gäste. Er erinnerte an die vielen Schwierigkeiten und „harten Kämpfe“, die es gegeben habe, bis es überhaupt zum Bau der Bergbahn gekommen sei. Nun sei endlich der „kleinere, wichtigere Teil“ fertiggestellt. 40 Prozent der gesamten Strecke sind nun mit dem Sessellift erschlossen und ein Viertel des Höhenunterschiedes zur 1560 Meter hohen Hochries.

Während für den Sessellift zahlreiche Stützen gebaut werden mußten, sei der nächste Bauabschnitt die Errichtung einer stützenlosen Großkabinenbahn, die — so sprach Zachow die Hoffnung aus — in ein- einhalb bis zwei Jahren eingeweiht werden könnte. Von Grainbach aus sei nun mit dem Sessellift die Grundlage für die Erschließung der Hochries geschaffen worden.

Im Anschluß an die Rede des Geschäftsführers nahm Pfarrer Albin Voder-mayer aus Törwang die kirchliche Weihe der Seilbahn vor. Dann begaben sich die Ehrengäste, zu denen auch Regierungspräsident Deinlein und Landtags-

abgeordneter Graf Herdrickoff gehörten, auf die 1,1 Kilometer lange Fahrt hinauf zur Mittelstation auf der Ebenwald-alm.

Zu den ersten, die die Liftsessel ausprobier-ten, gehörten die Musiker; sie unter-nahmen die Fahrt hinauf zur Bergstation mit ihren Blasinstrumenten. Auch der Sa-

Wodchhaus HILZ
FRIEN & CO.

und blauen Sessel des Lifts gerichtet, die im Wind leicht schaukelten. Den kleinen Sportlern war für die Eröffnung des Sessellifts am Freitagnachmittag genauso wie den zahlreichen Ehrengästen eine Probefahrt zur Ebenwald-alm versprochen worden.

Die ungeduldigen jungen Skifahrer mußten aber erst noch die Einweihungs-feierlichkeiten über sich ergehen lassen. Schneidig spielte dazu die Blaskapelle am Samberg auf. Der Geschäftsführer der „Hochries Bergbahn GmbH & Co. Be-triebs-KG“, Erich Zachow, richtete von ei-

Waidern einah Dich jung, darun melde
Dich zum

**3. Europäischen
Inntal-Volksmarsch**

am 21. April 1971 in Wöhrdorf an Im.
POSTSPORTVEREIN NEULBORF

merberger Bürgermeister Georg Huber war einer der ersten oben auf der Ebenwald-alm. Am Spätnachmittag trafen sich die Ehrengäste dann im Gasthof Maurer in Grainbach, um das Ereignis, die Eröffnung des Sessellifts gebührend zu feiern.

-le-



In Etappen auf die Hochries

Sessellift als Teilstrecke fertig / Kabinenbahn erst auf dem Reißbrett

ROSENHEIM — Zwar ist es den Rosenheimer Skifahrern schon seit etlichen Tagen vergönnt, den Märzschnee im Gebiet der Ebenwaldalm per Sessellift zu genießen. Offiziell seiner Bestimmung übergeben wurde der erste Bauabschnitt der auf ihren Hausberg führenden Hochriesbahn jedoch erst am Freitag. Den Rosenheimern erfüllte sich damit ein lange gehegter Wunsch. Insgesamt dauerten die Bemühungen, auf die 1569 Meter hohe Hochries mit einer Bergbahn zu kommen, siebzehn Jahre.

Der neue Sessellift überwindet zwischen der auf dem Samer Berg gelegenen Ortschaft Grainbach und der Ebenwaldalm einen Höhenunterschied von 200 Metern. Die Fahrgäste schweben auf der 1100 Meter langen Strecke an 18 Stützen entlang. Maximal können derzeit 400 Personen in der Stunde befördert werden.

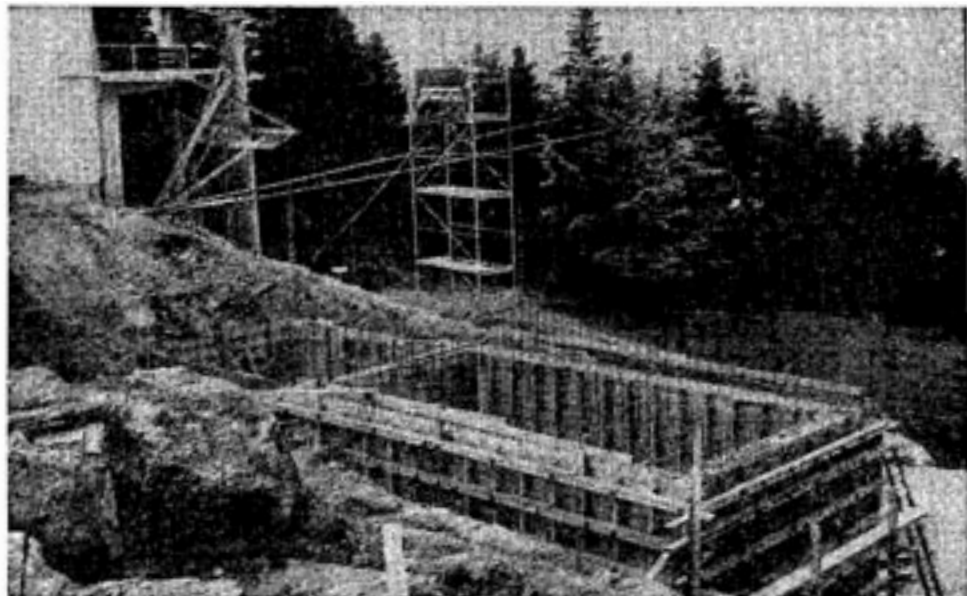
Ihre volle Bedeutung wird die Bahn freilich erst erlangen, wenn der 1800 Meter lange zweite Bauabschnitt von der Ebenwaldalm zur 630 Meter höhergelegenen Bergstation vollendet ist. Er ist als Kabinenbahn projektiert. Die beiden Gondeln werden ein Fassungsvermögen von je 50 Personen haben. Das zwingt späterhin auch die Kapazität des Sessellifts im unteren Abschnitt zu vergrößern. Statt der 108 Sessel, die

derzeit eingehängt sind, werden dann 164 Sessel auf den Rundkurs geschickt. Von diesem Zeitpunkt an können stündlich 600 Personen von Grainbach bis zur Gemeinschaftsstation Ebenwaldalm gelangen.

Die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft (sie wählte die handelsrechtlich interessante Konstruktion einer GmbH u. Co Betriebs-KG), hinter der wohl nicht zu Unrecht die gleichen Geldgeber wie bei der Winklmoos-Sesselbahn und der Walmbergbahn vermutet werden dürfen, hegt noch viele Zukunftspläne. Diese reichen von einem Hotelbau bei der Grainbacher Talstation über die Errichtung einer Sonnenterrasse mit Restaurant auf der Ebenwaldalm bis zu einem Skikarussell, das sich auch über den Predigtstuhl und den Laubenstein erstrecken würde.

Schon jetzt bieten sich Skifahrern und Rodlern reizvolle Routen zur Talfahrt nach Grainbach an. Die Chiemgau-Gemeinde Aschau prüft ebenfalls bereits die Möglichkeiten, die sich nach Vollendung des zweiten Bauabschnitts für eine Hauptabfahrtsstrecke von der Hochries-Hütte über die Nordostflanke des Berges bis in ihren Bereich ergeben könnten. Im Sommer erschließt der Sessellift ein beachtliches Wandergebiet durch schattige Mischwälder und duftende Kräuterriesen.

Erika Paetzmann



Ein Blick auf die Spannschächte an der Sesselbahn-Station Ebenwald. Redaktionsfoto

Je Stunde 700 Leute auf die Hochries

Mit dem Bau der Großkabinen-Seilbahn wurde dieser Tage begonnen

Gegen Ende dieses Jahres wird es möglich sein, den Gipfel des Rosenheimer Hausbergs, der Hochries, mit der Bergbahn zu erreichen. An der Mittelstation Ebenwald, zu der von Grainbach aus bereits eine Sesselbahn führt, haben die Vorarbeiten für den Bau einer Großkabinen-Seilbahn begonnen.

Die projektierte Seilbahn auf den 1569 Meter hoch liegenden Hochries-Gipfel wird im Pendelverkehr eine Strecke von 1722 Metern bei einem Höhenunterschied von 634 Metern zurücklegen. Die Kabinen fassen je 50 Fahrgäste, die Fahrgeschwindigkeit liegt bei 12,5 Metern in der Sekunde, die maximale Beförderungsleistung ist auf 700 Personen in der Stunde berechnet. Die Bahn wird von der Kölner Firma Pohlig-Heckel-Bleichert gebaut, die bereits 200 Seilschwebbahnen in aller Welt errichtet hat, so an der Zugs Spitze, am Zuckerhut in Rio de Janeiro und am Tafelberg bei Kapstadt.

An der Ebenwald-Station werden zur Zeit die 16 Meter tiefen Spannschächte betoniert. In ihnen sollen die beweglichen Spangewichte, die pro Kabel rund 70 Tonnen wiegen, untergebracht werden. Die Kabel werden an der Bergstation veran-

kert, keine andere Stütze unterbricht die Fahrtstrecke. Auch mit dem Bau der Materialbahn wurde schon begonnen. Sie

Heute, 20 Uhr, sprechen wir uns aus
über Rosenheim im Klosterüberl der
Gaststätte Stockhammer.
Fünf Kurzreferate stellen wir zur Diskussion.
Reden Sie ein Wörtchen mit!

UP

dürfte in etwa vier Wochen fertiggestellt sein. Sie befördert die Baustoffe zur Errichtung der Bergstation, die mit einem Restaurant für rund 120 Gäste verbunden sein wird.

-lg-

Vollendete Tatsachen auf der Hochries

ROSENHEIM — Auf die möglichen Folgen einer Fehlplanung im Bereich der Hochries im Landkreis Rosenheim hat der Bund Naturschutz in einem Schreiben an die Regierung von Oberbayern aufmerksam gemacht. Der Bund Naturschutz bezieht sich dabei auf den Bau einer Kabinenseilbahn auf die Hochries, die in den nächsten Wochen in Betrieb genommen werden soll.

Bei der Planung und der Baugenehmigung für diese Seilbahn habe man nicht bedacht, so die Naturschützer, daß sich das von der Bahngesellschaft erschlossene Berggelände überhaupt nicht für den Wintersport eigne. Um aus der falschen Standortwahl für die Kabinenseilbahn doch noch ein Geschäft zu machen, werde jetzt der „krampfhaftige Versuch“ unternommen, Abfahrtspisten für die Skifahrer anzulegen. So sei beabsichtigt, in den steilen Nordabfall der Hochries vom Gipfel aus, schräg zum Hang, ungeachtet seiner Lawinengefährlichkeit, eine Abfahrtsstrecke anzulegen, die gleich einer Serpentinstraße in den Berg hineingesprengt werden müßte. Die Anlage dieser Skitrassen bringe es mit sich, daß in den Wald breite Schneisen geschlagen werden müßten, die das gesamte Landschaftsbild der weithin sichtbaren Hochries erheblich beeinträchtigen würden.

Der Bund Naturschutz glaubt, daß die Seilbahngesellschaft auf den Bau dieser Trassen nicht verzichten kann, damit die Skifahrer von der Bergstation der Hochriesbahn wieder zur Talstation abfahren können. Würde diese Abfahrtsstrecke nicht angelegt, müsse die Seilbahngesellschaft befürchten, daß die Skifahrer

von der Hochries aus nach Aschau und Frasdorf abfahren. Daran könne aber dem Seilbahnunternehmen aus geschäftlichen Interessen nicht gelegen sein.

Unter Berufung auf „Angaben von ortsansässigen, sehr gut informierten Persönlichkeiten“ glaubt der Bund Naturschutz zu wissen, daß die Seilbahngesellschaft an der Hochries sogar noch weiterreichende Pläne verfolgt. Um die Skifahrer an die Seilbahn zu binden, sei beabsichtigt, an den sanfteren Hängen südlich und südöstlich des Hochriesgrates zum Hochtal von Oberwiesen

und an den in diesem Tal einfallenden Gegenhängen einen Skizirkus aufzubauen, zu dem die Hochries-Bahn eine Zubringerfunktion übernehmen würde. Dieses Gebiet liegt aber nach dem im Sommer dieses Jahres vom Kabinett gebilligten Alpenplan in der sogenannten Ruhezone C, in der jegliche Erschließungsmaßnahmen verboten sind.

Die Naturschützer bitten die Regierung von Oberbayern „dringend, der Seilbahngesellschaft eine klare Absage zu weiteren Erschließungsmaßnahmen im Gebiet der Hochries zu erteilen“. Es liege klar auf der Hand, „daß wiederum eine auf wirtschaftlichen Gewinn ausgerichtete Gesellschaft, ohne Rücksicht auf die Landschaft, ein gewinnbringendes Geschäft“ machen wolle. Es habe sich neuerdings in Oberbayern eingebürgert, daß die Seilbahngesellschaften bei neuen Projekten erst dann die Katze aus dem Sack ließen, wenn bereits eine Genehmigung für eine neue Bergbahn erteilt sei. Unter Berufung auf die wirtschaftlichen Folgen würde immer erst im zweiten Anlauf die Anlage neuer oder zusätzlicher Skipisten im Bereich der Bergbahn gefordert, nach dem Motto, wer A gesagt hat, müsse nun auch B sagen.

Geschäftsführer Helmut Steininger vom Bund Naturschutz wörtlich: „Wir haben grundsätzlich nichts gegen Skifahrer.“ Es sei aber bedauerlich, daß in den Vorbergen des oberbayerischen Alpenraumes immer wieder Bergbahnen genehmigt würden, obwohl man wisse, daß sich diese Vorberge auf Grund ihrer Geländebeschaffenheit nur bedingt für Skifahrten eignen.

Christian Schneider

Dipl.-Ing. WALTER VOGT · 8104 Grainau · Griesener Straße 26

8104 Grainau
Griesener Straße 26
Ruf 08921/53747

An die

HOCHRIES BERGBAHN GmbH + Co.KG.
Geschäftsführung
z.Hdn. Herrn WEINBRUCH

8 - M Ü N C H E N 5
Müllerstraße 42

Staatsbank Garmisch
Konto-Nr. 536
Postcheckkonto
München 139377

Diese Zeichen

für Schreiben

Mein Zeichen

Grainau, den

Vo/1

ir 1973

AUSBAU SKIABFAHRTEN UND SKILIFTE IM H

ET

GUTACHTLICHE STELLUNGNAHME UND VORPROJ
ENDAUSBAU BAHN, SESSELLIFTE UND SKILIF
ENDAUSBAU SKIABFAHRTEN;
NORDABFAHRT: VORPLANUNG MIT DETAILANGA

INHALT

1. Vorbemerkungen
2. Unterlagen, Begehungen
3. Gesamt-Übersicht
4. Details: 1) Endausbau Bahnen und
5. Kostenschätzung
6. Fach-Gutachten
7. Schlußbemerkung
8. Beilagen lt. gesonderter Aufstellung.

1. VORBEMERKUNGEN

Die Hochries-Bergbahn GmbH. + Co.KG. betreibt von Grainbach, Gemeinde Samer-Berg, einen Sessellift (ca. 750 - 900 m UNN.) und errichtet derzeit eine Großkabinen-Seilbahn als Fortsetzung vom Ebenwald zur Hochries (ca. 900 m - 1520 m UNN.).

Die Inbetriebnahme dieser Seilbahn ist für Sommer 1973 vorgesehen.

Touristische Skiabfahrten führten bisher vom Hochries-Gipfel über Riesen - oder zusätzlich über Predigtstuhl und Aberg - nach Frasdorf.

Laut Auftrag vom 24.5.1972 ist ein Gutachten und Projekt für den Ausbau von Skiabfahrten und die Anlage von Liften zu erstellen. Das Ergebnis meiner Ausarbeitung und Begehungen wird in diesem Vorprojekt im Einzelnen festgehalten. Die Belange der Forst- und Almwirtschaft, die geologischen Verhältnisse und die wasserwirtschaftlichen Probleme sowie die Einfügung der gesamten Baumaßnahme in die Landschaft werden beachtet.

Unter Abschätzung der Baukosten wurden die für den touristischen und sportlichen Skilauf besten Trassen ausgewählt.

2. UNTERLAGEN UND BEGEHUNGEN

Für die Ausarbeitung standen an Unterlagen zur Verfügung:

Übersichtskarte 1:250.000

Topografische Karte 1:25.000

Höhenschichtlinienplan 1:5000

2 Luftaufnahmen

Gutachten des Geolog. Landesamt München

Begehungen wurden durchgeführt mit der örtlichen Forstbehörde und der Oberforstdirektion Mii., mit der Regierung von Oberbayern, Oberste Naturschutzbehörde, mit Vertretern der Gemeinde und des örtlichen Alpenvereins, mit Vertretern der Hochries-Bergbahn, mit Grundstückseigner, Baron Freiherr von Cramer-Klett, mit Bayer. Geologischen Landesamt München; ausserdem ist mir persönlich das gesamte Gelände und alle Skirouten seit mehr als 25 Jahren von Begehungen im Sommer und zahlreichen Befahrungen im Winter gut bekannt.

3. GESAMTÜBERSICHT

Die Hochries mit einem Alpenvereins-Unterkunftshaus am Gipfel ist seit langem als touristischer Skiberg bekannt. Der Aufstieg - ca. 3 Stunden - erfolgte meist von Frasdorf über Frasdorfer Hänge, Paradies, Riesenalm zum Gipfel; in den seltensten Fällen über die Nordflanke vom Samerberg. Die Abfahrt, nicht ausgebaut und dem natürlichen Geländeverlauf angepaßt, führte nach Frasdorf zurück. Als Variante wurde von den meisten Skibergsteigern die Tour über die Grotzach-Hütte zum Predigtstuhl und Abergeck ausgedehnt. Dieses zusätzliche Tourengebiet ist sehr sonnig, weist meist ideale Schneesverhältnisse auf und bietet gut kupiertes Gelände. Nur von wenigen Skiläufern wurde bisher die Nordabfahrt befahren.

Mit Zunahme der mechanischen Aufstiegshilfen und damit des Pistenskilaufs hat die Hochries für den Wintertourismus an Bedeutung verloren.

Der Bau der Seilbahn soll den schönen Skiberg wieder der Masse der Skiläufer zugänglich machen.

Die Anlage von mindest 4 Skiliften nach genauer Planung und der Ausbau von Skipisten, weitgehend mit Pistenraupen präparierbar, ist dazu notwendig. In erster Linie ist eine Skiabfahrt vom Hochries-Gipfel über die Nordflanke zurück zur Talstation der Seilbahn und zum Ausgangspunkt mit Parkplätzen auszubauen.

4. D E T A I L S

NORDABFAHRT

Im Rahmen der Gesamt-Erschließung - siehe hierzu auch beiliegende Übersichtsskizzen - ist der Ausbau einer mittelschweren (bei ungünstigen Schneeverhältnissen stellenweise schweren) Skiabfahrt über den Hochries-Grat, Praktikanteneck, Riesen-Sattel, Skiweg und Nordhang mit Auslauf im "Engen Graben" und zum Ebenwald vorrangig.

Gesamt-Höhenunterschied ca. 620 m bei einer Abfahrtslänge von ca. 3000 bis 3400 m. Längsgefälle im Mittel ca. 19,8 % (maximal 60 %, minimal 2 %). Breite: Wege ca. 5 m, Piste 15 - 100 m je nach Abschnitt. Details für die einzelnen Abschnitte hierzu siehe Beilage Blatt H 5₁.

Die Abfahrt beginnt an der Bergstation, führt über den Grat in einer Breite von 15 - 30 m und ist hier dem Gelände entsprechend anzupassen. Vereinzelt sind Latschen zu roden, Findlinge zu sprengen, Dolinen aufzufüllen und Grate abzutragen. Besonders in diesem Abschnitt ist auf die Natur bzw. den vorhandenen Bewuchs zu achten, und der Sommerweg wo notwendig gut in die Abfahrt einzubauen.

Vom Praktikanteneck bis zum Sattel ergibt sich eine Piste von 60 - 100 m Breite bei idealer Neigung von ca. 30 % durch Einschlag eines lichten, schlagreifen Bestandes. Vereinzelte Baumgruppen sollten dabei stehenbleiben.

Eine Planierung des Geländes ist hier nur zum Roden der Wurzelstöcke und Auffüllen einzelner Mulden notwendig. Wiederbegrünung in geeignetem Verfahren in diesem Abschnitt notwendig.

Zur Einfahrt in den anschließenden Skiweg nach Westen ist im Graben eine Drehscheibe auszubilden. Hier ist, wie auch aus dem geologischen Gutachten ersichtlich, der Steilheit und des Bodens wegen Vorsicht geboten; Entwässerungen und Verbauungen werden in geringem Umfang notwendig werden.

Zwischen dem vorhandenen Weg zur Seitenalm und einem schmalen Steig zur Ebersberger Alm ist ein Skiweg mit einer Breite von ca. 5 m - mit Pistenraupe befahrbar - und einem Längsgefälle von 12 % anzulegen. Länge ca. 600 - 700 m, damit die weniger geneigten Hänge, nicht oder nur mit Anflug bestockt, etwa unter der Seilbahntrasse erreicht werden. Für den Weg selbst ist Holzeinschlag auf eine Breite von ca. 8 m erforderlich, Stützverbauungen aus Grainerwänden oder Drahtschotterkörben sind notwendig, um mit Massenausgleich des Abtragmaterials den Weg bauen zu können. Abtrag - leichter Fels mit Überlagerung - braucht und darf nicht über die Steiflanke geschoben werden. Verschiedentlich werden Drainagen und Entwässerungen, besonders in den Rinnen, notwendig. Der Weg muß dem Gelände-verlauf entsprechend trassiert werden, wobei sich geringe Änderungen der Längsneigung an verschiedenen Stellen ergeben können und sollen.

Die Geologischen Verhältnisse für die Anlage des Weges sind günstig. Böschungs-Anschnitte bis 60° sind nach Ansicht des Geologen möglich und standfest. Der Weg verläuft auf ca. zwei Drittel seiner Länge im Schutzwald, so daß mit Schneerutschen und Schneeüberwehungen normalerweise nicht zu rechnen ist. Vom Tal her wird der Weg, selbstverständlich an den Böschungen begrünt, nur streckenweise sichtbar sein.

Wie aus beiliegenden Luftbildern ersichtlich, führt die Abfahrt an den Weg anschließend nur über mit Anflug bestockte Hänge, in der Falllinie bei einem Gefälle von 45 - 55 %. Erdbewegungen sind hier nicht erforderlich, lediglich wiederum Stöcke oder Wurzeln zu roden und vereinzelt Kuppen abzutragen.

Von der Grasnarbe befreite Stellen sind umgehend zur Vermeidung von Erosion wieder zu begrünen.

Dieser "Nordhang" wird normal nicht maschinell präparierbar sein.

Das anschließende Stück der Abfahrt, die Rückführung bis zum Graben, erfordert Holzeinschlag mit Erdbewegungen, um das Quer-gefälle zu beseitigen und eine Abfahrtsbreite von ca. 10 - 30m zu erreichen. Hier ist Vorsicht wegen durchnäßigem Untergrund geboten, die erforderlichen Erdarbeiten jedoch nach Ansicht des Geologen möglich. Ausführung der Planierungsarbeiten nur bei trockener Witterung mit laufendem Einbau und Wiederverdichtung des Abtragmaterials.

An der Einmündung in den "Engen Graben" ist wiederum eine Wendeplatte in geeignetem Längs- und Quergefälle anzulegen, da hier zusätzlich eine Variante der Nordabfahrt mündet.

Die in diesem Streckenabschnitt bereits im Boden verlegten Versorgungsleitungen (Wasser-, Hochspannung- und Steuerleitungen)

behindern den Pistenausbau nicht und können überfüllt werden. Auffüllmaterial steht zur Verfügung.

Weiter abwärts bis zur Erweiterung des Grabens in die freien oder erst jung bestockten Flächen sollte die Piste so leicht als möglich, so breit als möglich und ideal gestaltet werden. Die Kosten hierfür sind gering. Über freie Wiesen mit auslaufendem Längsgefälle führt die Abfahrt zum Ebenwald und zur Talstation der neuen Seilbahn.

Der Streckenabschnitt vom Ebenwald bis ins Tal (Abfahrt Strecke Sessellift) ist problemlos auszubauen. Geringfügige Verbesserungen sind notwendig.

In verschiedenen Gräben genau in der Nordflanke sind für den Touren- und Tiefschnee-Fahrer Varianten in der Falllinie möglich. Ausbaumaßnahmen empfehle ich jedoch hier, vorerst zurückzustellen.

Die vorgeschlagene Nordabfahrt ist meiner Meinung nach unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten und Erfordernissen die einzige, wirtschaftlich anzulegende Trasse, welche auch von den Skifahrern weitgehend angenommen wird.

WEITERE SKIABFAHRTEN

Ausser der vorbeschriebenen, neuen Nordabfahrt wurden bisher schon mehrere Routen und Touren von Skifahrern befahren und begangen - siehe hierzu Planbeilagen H 2 + H 4 mit eingezeichneten Skiabfahrten A mit I.

Wie eingangs schon erwähnt, bietet das Predigtstuhl- und Aberg-Gebiet ideale Verhältnisse. Ein Knotenpunkt im ganzen System mit Beginn und Ende von Abfahrten oder Aufstiegen ist der im Plan bezeichnete Punkt K 1 an der sog. "Jagdhütte".

Zwangsläufig ergibt sich somit, daß hier ein Schlepplift beginnt Richtung Predigtstuhl, und ausserdem ein Sessellift zurück Richtung Hochries-Grat. Das Teilstück der Abfahrt vom Praktikanteneck zur Jagdhütte (B.) bedarf später des Ausbaus. Die Angabe der erforderlichen Baumaßnahmen wird zurückgestellt; die erforderlichen Eingriffe sind jedoch möglich.

Änderungen an den Abfahrten vom Predigtstuhl, auch Richtung Klausen/ und Oberwiesen, sind vorerst nicht erforderlich.

Die Abfahrt F. von Abergbeck über Kohlgrub führt zum Knotenpunkt K 5, der Einmündung der Direktabfahrt G. von der Hochries über Riesen.

Bei beiden Abfahrten sind Aufweitungen und Verbesserungen im Zuge des Gesamtausbaues möglich und notwendig, besonders der sog. "Stockhang" bedarf der Einplanung und Rodung.

Ab Knotenpunkt K 3 führt die Skiabfahrt über das sog. "Paradies" auf die freien Hänge der Hochalm, und weiter, über die weiten, freien Hänge nach Frasdorf.

Mit Kleinbussen wird von hier, besonders an Wochenenden und Nachmittagen, ein Pendel-Verkehr mit Rückführung zum Ausgangspunkt der Bergfahrt, zum Samerberg, zweckmäßig sein.

Von den Hängen der Almflächen nach dem Paradies kann eine neu ausgebaute Forststraße Nähe Jagdhaus Winterstube, nach kurzem Aufstieg als Skiweg zur "Kräuterwiese" und von da über Almflächen zurück zum Samerberg genutzt werden. Skitour von ca. 1 Std.-

Aus den Beilagen ist ersichtlich, daß das ganze Gebiet durch Abfahrten ideal zu verbinden ist. Besonders in den Höhenlagen über 1000 m ist das Gebiet weitgehend schneesicher.

Die Abfahrten weisen erhebliche Länge und damit auch im Verhältnis zur Bergfahrzeit lange Talfahrzeit auf. Da im Zuge des Massenskilaufs erfahrungsgemäß keine Anstiege in Kauf genommen werden, sind die Anlage von verbindenden Skiliften notwendig. Der Ausbau der Abfahrten ist im Anschluß an die Fertigstellung der Lifte in einem zweiten, evtl. dritten Bauabschnitt einzuplanen.

SKILIFTE - GEPLANTER ENDAUSBAU

In Ergänzung zum Bau der Großkabinen-Seilbahn und zur weiteren Erschließung der oben beschriebenen Abfahrten ist die Errichtung von vier Aufstiegshilfen zu empfehlen.

Lift III. vom Knotenpunkt K 1 zum Knotenpunkt K 2 ist wegen den Geländeverhältnissen als Sessellift zu projektieren. Der Betrieb ist allerdings nur für den Winter vorgesehen. Der Lift dient zur Rückführung der Skiläufer vom sonnigen, leichten Skigebiet über die Nordabfahrt zum Ausgangspunkt, und auch zur Rückführung bei ungünstigen Schneelagen im Früh- oder Spätwinter.

Lift IV. sollte vom Knotenpunkt K 1 über die abgeholzten Hänge, vorbei an der Bergwachthütte (Grotzach) Richtung Predigtstuhl führen. Ein Zwischeneinstieg ist an der Bergwachthütte, dem Fuß des Predigtstuhls, zu empfehlen.

Im oberen Drittel seiner Länge führt der Lift IV nach dem inzwischen in Kraft getretenen Alpenplan in die Ruhezone. Die Erschließung des Predigtstuhls war jedoch bereits seit Beginn des Baus der Hochries-Bergbahn ins Auge gefasst, jedoch noch nicht im Detail festgelegt. Inzwischen durchgeführte Untersuchungen ergaben, daß die jetzt gewählte Liftrasse hinsichtlich des Gesamtkonzepts die einzig richtige Lösung darstellt. Auf die meiner Meinung nach notwendige Erschließung

habe ich bei allen durchgeführten Begehungen hingewiesen. Der Predigtstuhl ist einer der schönsten Skihänge im Hochries-Gebiet.

Lift V. ist geplant von der unteren Abergalm (Nähe Bergwachthütte) zum Abergack, um einen Aufstieg von ca. 15 Min. zu vermeiden. Ausser der anschließenden Abfahrt werden auch ideale Übungshänge mit diesem Lift erschlossen.

Lift VI. vom Knotenpunkt K 5 wäre für den Endausbau einzuplanen, um gegebenenfalls eine Rückführung der Skiläufer zurück zu den Riesen-Almen und zur Nordabfahrt zu ermöglichen, auch wenn die langen Abfahrten im schönen Skigebiet Richtung Osten vorher befahren wurden. Anlage ebenfalls als Doppelschleplift. Zur Wahl stehen zwei mögliche Trassen Nähe des Stockhangs, oder über eine teilweise vorhandene Waldschneise. Auswahl der Trasse nach Rücksprache mit dem Grundbesitzer und genauer Vermessung, und damit Kostenerfassung.

Die Schleplifte IV, V + VI sind zweckmäßigerweise alle als Doppelschleplifte, gleichen Fabrikates und technisch aufeinander abgestimmt, auszuführen.

Besonders für den Sessellift III ist zur Festlegung der Bodenabstände und Stützenstandpunkte eine Grobvermessung im Gelände durchzuführen.

KOSTENSCHÄTZUNG

Die Kostenschätzung für die Liftanlagen maschinentechnischer und bautechnischer Teil erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt nach Vorvermessung im Gelände.

Die Kosten für den Ausbau der NORDABFAHRT vom Hochries-Gipfel bis ins Tal schätze ich auf Grund von Erfahrungen und überschlägigen Ermittlungen wie folgt:

SPrengarbeiten	DM	40.000,-	bis	DM	80.000,-	--
Erdbewegungen, Geräteeinsatz	DM	70.000,-	bis	DM	100.000,-	--
Holzeinschlag	DM	10.000,-	bis	DM	20.000,-	--
Verbauungen	DM	50.000,-	bis	DM	60.000,-	--
Entwässerungen	DM	20.000,-	bis	DM	30.000,-	--
Begrünungen	DM	50.000,-	bis	DM	80.000,-	--
Sonstiges	DM	10.000,-	bis	DM	30.000,-	--
<hr/>						
zusammen:	DM	250.000,-	bis	DM	400.000,-	--
		im Mittel	ca.	DM	320.000,-	.

Die Kosten für den Ausbau der Skiabfahrten, zweite - evtl. weitere Bauabschnitte schätze ich auf ca. DM 250.000,- .

Bei der Ermittlung wurde vorausgesetzt, daß zur Ausführung der Arbeiten geeignetes Gerät und bergerfahrenes Personal nach entsprechender Detailplanung und Ausschreibung eingesetzt wird.

6. FACHGUTACHTEN

Stellungnahme des Bayer. Geologischen Landesamtes vom 27.11.72 mit positiver Beurteilung wird beigelegt.

Vor Durchführung der Maßnahme sind Begehungen mit der Landesstelle für Gewässerkunde und dem örtlichen Wasserwirtschaftsamt noch durchzuführen. Probleme werden sich hier jedoch nach meiner Erfahrung voraussichtlich nicht ergeben, da keine wesentlichen Holzeinschläge und Änderungen der Abflußverhältnisse ausgeführt werden.

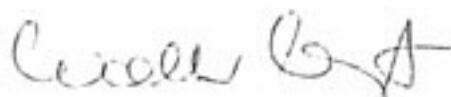
Mit den Forstbehörden und den Naturschutzbehörden wurde das Projekt anlässlich von Begehungen vorbesprochen.

Die Zustimmung des Grundeigentümers, Baron Freiherr von Cramer-Klett, wurde bei Erfüllung verschiedener Auflagen in Aussicht gestellt.

7. SCHLUSSBEMERKUNG

Im Zuge der Gesamterschließung des Hochries-Gebietes ist ausser der in Bau befindlichen Großkabinenbahn die Anlage der beschriebenen Lifte und der Ausbau von Skiabfahrten zu empfehlen. Schneesicherheit des Geländes ist normalerweise gegeben. Eingriffe in die Natur sind zur Durchführung des Projektes in geringem Umfang notwendig. Der Kostenaufwand für die gesamten Baumaßnahmen und zum Schutz der Landschaft, zur Vermeidung von Erosionsschäden und zur Anlage von Skipisten, erscheint im Zuge der Gesamterschließung gerechtfertigt.

Ein leichtes bis mittelschweres, schönes Skigebiet im Naherholungsbereich von München, ca. 65 Autobahn-Km entfernt, könnte skitechnisch hier verwirklicht werden.



(Dipl.-Ing. Walter VOGT)

Beratender Ingenieur VBI.

Schwarzmalerei über die Hochriesseilbahn

Beabsichtigte „Schwarzmalerei“ kann man zum Leserbrief des Herrn Otto Maier vom 24./25. Februar 1973 über den Bau einer Skiabfahrt an der Nordseite der Hochries nur sagen.

Schon vor 20 Jahren haben die Einzelmischen des Samerberges, die das Hochriesgebiet mindestens ebenso gut kennen wie Herr Maier, erkannt, daß dieses Gebiet, das als besonders schneesicher gilt, für die Allgemeinheit erschlossen werden müßte. In unseren Nachbarländern wäre ein solch herrliches Skigebiet sicher schon längst voll erschlossen und der Erholungssuchende müßte seine kostbare Freizeit nicht auf verstopften Straßen, auf denen sein Leben und seine Gesundheit ungleich mehr gefährdet sind als auf den Hängen der Hochries, verbringen.

Nicht jeder Skifahrer hat das Glück, mitten in diesem Skigebiet eine Hütte zu besitzen, von der aus man in kürzester Zeit herrliche Skihänge erreichen kann. Aus den Bemühungen des Herrn Maier, den Bau einer Skiabfahrt zu boykottieren, ist unschwer zu erkennen, daß er dieses Gebiet weiterhin für sich und wenige Einzelne, die über sehr viel Freizeit zu verfügen scheinen, in Anspruch nehmen will.

Die Seilbahngesellschaft hat sich nicht erst im letzten Jahr Gedanken darüber gemacht, ob und wo am zweckmäßigsten eine sichere Skiabfahrt angelegt werden kann. Richtig ist vielmehr, daß wir der Gesellschaft auf deren Ersuchen hin schon vor Jahren mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind, um eine optimale Abfahrt zu erkunden.

Seit einem Jahr ist ein bis in die obersten Behörden anerkannter Spezialist für den Bau von Skiabfahrten von der Seilbahngesellschaft beauftragt, dieses Problem zu lösen und entsprechende Pläne auszuarbeiten. Wie uns bekannt ist, weichen diese Pläne nur geringfügig von unseren Vorstellungen ab.

Bezüglich der Lawinengefahr ist zu sagen, daß Herr Maier die Entwicklung, die die Lawinensicherung in den letzten sieben Jahren genommen hat, anscheinend von seiner Hütte aus nicht mitbekommen hat. Wir möchten an dieser Stelle Herrn Maier einmal darüber aufklären, welche Maßnahmen und Sicherungen heute getroffen werden, um eine modern angeleg-

te Skiabfahrt gegen Lawinen zu sichern.

Zur Bekämpfung der Lawinengefahr wurde bereits 1967 vom Innenministerium eine Lawinenwarnzentrale ins Leben gerufen. Diese Zentralstelle erhält täglich von sämtlichen Begbahnen, die exponiert gelegene Skiabfahrten besitzen, Daten über Schneehöhe, Temperatur, Windrichtung und so weiter. Bereits um 8.30 Uhr erhalten die obengenannten Bergbahnen einen Lawinenlagebericht, der ihnen einen Überblick über die allgemeine Lawinensituation im gesamten bayerischen Alpenvorland gibt.

Anhand dieses Berichtes und der individuellen Situation der betreuten Skiabfahrt tritt die örtliche Lawinenkommission zusammen, um an Ort und Stelle zu entscheiden, ob gegebenenfalls eine Sperrung der Abfahrt erforderlich ist.

Während auch heuer wieder von überall Lawinenabgänge gemeldet werden, ist an der Hochries bis jetzt noch keine Lawine abgegangen.

Zur weiteren Sicherung werden seit einigen Jahren Hänge, die eventuell Abfahrten gefährden könnten, nach Neuschneefällen durch kleine Sprengungen künstlich entladen. Dadurch wird ferner gewährleistet, daß die Schneedecke oberhalb der Skipisten nicht zu einer solchen Mächtigkeit anwächst, die dann verständlicherweise solche verheerenden Auswirkungen, wie von Herrn Maier geschildert, hervorrufen kann.

Zieht man all diese Gesichtspunkte in Betracht und bedenkt man, daß bei einer modern angelegten Skiabfahrt die gefährdeten Stellen genau bekannt sind, muß man zu dem Schluß kommen, die Nordabfahrt der Hochries ist nicht mehr oder weniger gefährdet wie andere Skiabfahrten auch.

Die Behauptungen von Herrn Maier bezüglich der Erschließung des Predigtstuhlgebietes zeugen von einer völligen Unkenntnis der Möglichkeiten. Herr Maier behauptet, daß für 150 Meter Abfahrtstrecke eine Großkabinenbahn, zwei Sessellifte und ein Schlepplift erforderlich sind. Betrachtet man dieses Gebiet, ist unschwer zu erkennen, daß mehrere Abfahrten von 1000 bis 1500 Meter nicht nur im Frühjahr, sondern von Oktober bis Mai möglich sind.

Wer solche Behauptungen anstellt, ist entweder so von der Idee besessen, die Erschließung zu verhindern oder er war noch nie in diesem Gebiet oder er wird von Interessengruppen, die ebenfalls das Projekt verhindern wollen, als Strohmännchen verwendet.

Wir sind der Meinung, daß der Bau der Hochriesbergbahn und deren Nebenanlagen, die nicht zuletzt auch wirtschaftliche Vorteile für den Samerberg bringen, nicht mehr auf solch unsachgemäße Weise kritisiert werden sollte.

Alfons Voggenauer
Grainbach 14
Erster Vorstand Wintersportverein Samerberg

Das Hochriesgebiet soll nicht zur Skihalle werden

Protestwanderung der Naturschützer gegen Skizirkus-Pläne — Erhalt einer ursprünglichen Landschaft gefordert

Nicht mit Transparenten, dafür aber umso entschlossener, ihr Anliegen einer breiten Öffentlichkeit zu verdeutlichen, zog am Sonntag eine stattliche Schar von Mitgliedern des Bundes Naturschutz in Bayern und Naturfreunden aus ganz Oberbayern auf einer Protestwanderung durch das Hochriesgebiet gegen die Pläne der Hochries-Seilbahn AG zu Feld, südlich des Rosenheimer Hausbergs einen Skizirkus zu errichten.

Die Naturschützer befürchten — sollte das Projekt Wirklichkeit werden — eine vollkommene Verkarstung und Verschmutzung der Hänge und Gipfel um die Hochries. Welch irreparabler Schaden für eine der schönsten und ökologisch wertvollsten Landschaften des oberbayerischen Vorgebirges entstehen würde, davon konnten sich die Teilnehmer der Protest- und Aufklärungswanderung, die unter der Leitung des jungen Münchner Naturwissenschaftlers Alfred Ringler und Forstdirektor i. R. Huber aus Rosenheim stand, überzeugen. Jene Leute, denen sonst nichts so sehr zuwider ist wie die Vermassung, zogen diesmal gemeinsam von Aschau aus über die Hofalm, den Laubenstein und den Eiskeller zur Riesenhütte, um sich, frei von Gemütsbewegungen, sachlich über die örtlichen Gegebenheiten zu informieren.

Oberwiesen als Drehpunkt

Wie Forstdirektor i. R. Huber, der frühere Leiter des Rosenheimer Forstamtes, erläuterte, sei nach den neuesten Plänen ein Skizirkus ungeahnten Ausmaßes zu erwarten. Nachdem offenbar der äußerst problematische Versuch, den steilen Nord-Oberwiesenalmen im Trockenbachtal werden. Von dort aus sollen Schlepp- oder auch Sessellifte in die verschiedenen Richtungen geführt werden und damit ein Skikarussell ergeben, das nach Ansicht der Seilbahnbauer die hohen finanziellen Aufwendungen rechtfertigen könnte.

„Salamitaktik“ der Seilbahnbauer

An schönen Tagen — so wurden Schätzungen laut — werden schon im kommenden Sommer und erst recht dann im Winter 5000 oder gar noch mehr Seilbahnbenutzer den Hochriesgipfel überschweben. Nachdem für die Masse der Halbschuhtouristen auf dem Hausberg

der Rosenheimer allein zu wenig Platz sein wird, argwöhnt der Bund Naturschutz, daß die Bergbahn AG ähnlich wie auf der Kampenwand in einer Art „Salamitaktik“ vordringen will. Dabei wird außerdem noch ins Feld geführt, daß die Wintersportbedingungen auf der Kampenwand von Anbeginn an schon besser wären als im Hochriesgebiet, das im End-

DIRNDL UND TRACHTEN-KOSTÜME
MODEHAUS
Lily-Kleider
ROSENHEIM

effekt doch nur der verhältnismäßig kleinen Zahl guter Skiläufer etwas zu bieten vermag, es sei denn — und dahin gehen die Befürchtungen eben —, die geistigen Väter der geplanten Skiarena griffen mit rigorosen Maßnahmen in die Natur ein.

Millionen nötig

Allerdings liegt nach Ansicht der Naturschützer gerade in der besonderen Struktur der Landschaft des hinteren Hochriesgebiets auch die große Chance für eine unberührte Erhaltung dieses nationalen flüssig gemacht werden! Eine Rodung des von zahlreichen unterirdischen Höhlengängen und Erosionsfurchen und -löchern durchzogenen Gebiets würde nicht nur gefährliche Landschaftsveränderungen, sondern auch beträchtliche Kostensteigerungen für die Seilbahnbauer mit sich bringen, die diese bei reiflicher Ueberlegung doch noch zur Aufgabe ihrer weitergehenden Pläne veranlassen sollten.

Hilfe durch den Streibl-Plan

Die Hoffnungen der Naturfreunde gründen sich jedoch nicht nur auf die Zweifel an der Rentabilität des geplan-



Auf dem Laubenstein erläuterte Naturwissenschaftler Alfred Ringler die speziellen ökologischen und hydrologischen Gefahren, die auf das Hochriesgebiet bei einer Verwirklichung des Skizirkusprojekts zukämen. Im Hintergrund der Doppelgipfel von Heurath (links) und Abereck. Redaktionstfoto

ten, Unterfangens, sondern vor allem auch auf den Alpenplan des bayerischen Ministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, der bereits Gesetzeskraft erhalten hat. Das gesamte erhaltungswürdige Gebiet zwischen Laubenstein, Predigtstuhl und Trockenbachtal liegt in der sogenannten C-Zone des Alpenplans, die als vollkommene Ruhezone ausgewiesen ist. Das bedeutet, daß an dieser Stelle keinerlei Veränderungen der Natur geduldet werden. Vor Ausnahmen wird sich — wie Forstdirektor I. R. Huber meint — das Streibl-Ministerium wohl schon deshalb hüten, weil es sonst einen Rattenschwanz von ähnlichen Eingaben zu erwarten hätte.

Forschungswerte von höchstem Rang

Mit ihrer Aufklärungswanderung wollten die Naturschützer natürlich nicht nur die zuständigen Behörden auf die einmalige Situation aufmerksam machen, sondern vor allem auch die breite Oeffent-

lichkeit. Mit allen möglichen Mitteln der Vernunft wollen sie versuchen, das Gewissen der Seilbahnbauer und der betreffenden Gemeindeväter wachzurütteln. Es geht hier — wie Naturwissenschaftler Ringler erklärte — weder um die egoistischen Interessen einiger weniger Skitouristen, noch um die wirtschaftlichen Belange der Seilbahn AG, sondern es geht einzig und allein um die Erhaltung einer unersetzlichen Landschaft, die neben ihrem Erholungscharakter Forschungswerte von höchstem Rang besitzt.

Der Bund Naturschutz glaubt, das öffentliche Interesse wecken zu müssen, um eine der letzten unberührten Gebirgszonen des ohnehin geringen oberbayerischen Alpenanteils nicht zu einer vermurten und verkarsteten Schutt- und Schmutzhalde werden zu lassen. Die landschaftszerstörenden Auswüchse an Kampenwand und Sudelfeld müßten — so glauben die Naturschützer — schließlich doch allen zu denken geben. -ms-

Protest-Exkursion im Hochriesgebiet

Wie bekannt sein dürfte, wird in absehbarer Zeit im Landkreis Rosenheim von Grainbach am Samerberg im Anschluß an einen bereits bestehenden Sessellift eine Kabinenseilbahn auf die Hochries (1569 Meter) fertiggestellt.

Aus sicherer Quelle ist mir jedoch bekannt, daß bereits heute Pläne der Seilbahngesellschaft auf Erstellung von weiteren Liftanlagen auch für dieses Gebiet beim Landratsamt Rosenheim vorliegen.

Wie der Verfasser des Zeitungsartikels „Das Hochriesgebiet soll nicht zur Schutthalde werden“ (22. Mai 1973) meines Erachtens zu Recht befürchtet, wird die Seilbahngesellschaft auch in diesem Falle nach der sogenannten „Salamitaktik“ vorgehen. Die Praxis beweist es doch immer wieder, daß sich Seilbahnunternehmen nicht mit einer Anlage begnügen, sondern jede Möglichkeit ausnützen, um auch noch den letzten Quadratmeter Boden der angrenzenden Berglandschaft einem rentablen Skizirkus opfern zu können.

Ob sich dieser Skizirkus im Falle Hochries allerdings als rentabel erweisen wird, bleibt dahingestellt. Nur der gute Skiläufer kann den steilen und oft lawinengefährdeten Nordhang der Hochries abfahren und so die Talstation der Seilbahn auf direktem Weg erreichen. Der Durchschnittsfahrer muß, um den geplanten Skizirkus südlich der Hochries zu erreichen, mehrere Seilbahn- und Liftanlagen in Anspruch nehmen und dafür entsprechend tief in die Tasche greifen. Trotzdem halten diese vorgesehenen Abfahrtspisten von Predigstuhl und Klausengrat hinunter zu den Oberwiesenalmen mit etwa 400 Höhenmetern keinem Vergleich mit anderen kilometerlangen Abfahrtsstrecken stand. Man kann zwar hier mit großem Geldaufwand das Gelände verändern und den bestehenden Waldgürtel oberhalb des Almgeländes von Oberwiesen abholzen. Damit wird aber nicht die Abfahrtsstrecke selbst verlängert. Garantiert ist mit einem solchen Eingriff in die Natur nur die Schaffung

von akuter Lawinengefahr und eine Verkarstung, beziehungsweise Verödung des Geländes, wie sie bei zahllosen anderen künstlich geschaffenen Abfahrtsstrecken in unseren Bergen bereits zu beobachten ist.

Dieses Hinterland der Hochries ist in dem Raumordnungsplan als Ruhezone C ausgewiesen. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen (Landratsamt Rosenheim und so weiter) muß der Bau von Liftanlagen in dem der Zone C zugeordneten Gebiet südlich der Hochries verhindert werden. Hier geht es um ein Erholungsgebiet, das der Allgemeinheit dienen soll. Einer Allgemeinheit, die in letzter Zeit wieder mehr zum gesunden Berg- und Skiwandern zurückkehrt.

Viktor Stangassinger
Reitmehring/Wasserburg
Gartenstraße 10

Warum werden gegen den Bau der Hochriesbahn und Lifte so viele Einwände erhoben? Diese Bahn ist ja schon sehr viele Jahre geplant gewesen; nur finanzielle Umstände haben sie hinausgezögert.

Viele Jahre vorher wurden überall Bahnen und Lifte gebaut. Da hat man nie einen Einspruch gehört, weder vom Naturschutz noch sonst einer anderen höheren Stelle. Weil das reizvolle Gebiet am Aberg-Hochries mit vielen Skimöglichkeiten erschlossen werden kann, wird „Sturm“ von vielen Seiten gelaufen. Vielleicht wegen der Konkurrenz. Auch dort hätte der Bund Naturschutz Bayern vor dem Bau eine Protestwanderung machen können, denn Wild hat es überall gleich gegeben.

Alle Rosenheimer und Münchner Bergsteiger und Skifahrer kennen das Gebiet und würden sich über die weitere Erschließung sehr freuen.

Käthe Weger
Rosenheim-Happing
Rubensstraße 9

30 Jahre Mitbesitzerin der Klausenkogelhütte

Vormerkung:

Am 13.6.1973 fand eine Begehung der geplanten Nordabfahrt von der Hochries mit allen beteiligten Behörden statt. U.a. sollte im Zusammenwirken mit Vertretern der Lawinenzentralen - H.Christa und H.Schemberg - an Ort und Stelle die lawinengefährdeten Streckenabschnitte festgestellt sowie über mögliche Schutzmaßnahmen beraten werden.

Zunächst muß festgestellt werden, daß die Trasse der ca. 700 m langen Querabfahrt vom Sattel bis zur Seilbahntrasse nur in groben Zügen besichtigt werden konnte, da die endgültige Lage der Strecke nicht markiert war.

Von der Gipfelstation bis zum Beginn des Waldes oberhalb des Sattels ist eine Lawinengefahr für die Abfahrt nicht gegeben, da diese auf dem Ostgrat verlaufen wird.

Von der Einfahrt in den Wald bis zur Kehre im Sattel bei Punkt 1319 ist, selbst wenn eine Schneise von ca. 80 m geschlagen wird, nicht mit dem Abgang von Lawinen oder Schneebrettern zu rechnen, wenn die Piste gewalzt und von der Riesenalm beweidet wird.

Der anschließende geplante Skiweg (Querfahrt) führt auf einer Länge von etwa 300 m durch aufgelockerten Fichten- und Tannenwald, der ausgesprochen Schutzwaldeigenschaft hat. Obwohl hier die genaue Trassenführung nicht bekannt ist, muß doch davon ausgegangen werden, daß in diesem Gebiet während und kurze Zeit nach ergiebigen Neuschneefällen infolge der starken Hangneigung - bis zu 70 % - kleinere Lockerschneelawinen abgehen und Skifahrer gefährden können. Der restliche Teil der Querung verläuft außerhalb des Hochwaldes durch früheres Almgelände, das mehr oder weniger von Fichtenanflug bestockt wird. Dieses Almgelände wird von 3 ausgeprägten, bis ca. 50 m breiten Lawinenbahnen durchzogen, die in den sog. Glengraben münden.

Diese Lawinenbahnen sollten im Anrißgebiet oberhalb der Trasse verbaut (Schneerechen oder Terrassierung) und, soweit möglich, aufgeforstet werden.

Darüberhinaus ist zu prüfen, ob nach stärkeren Neuschneefällen (30 cm und mehr) Schneefeldsprengungen durchgeführt werden können.

Ein Teil der sich an den Skiweg anschließenden Abfahrt verläuft nun unter oder knapp neben der Seilbahntrasse etwa in der Falllinie in Richtung Talstation.

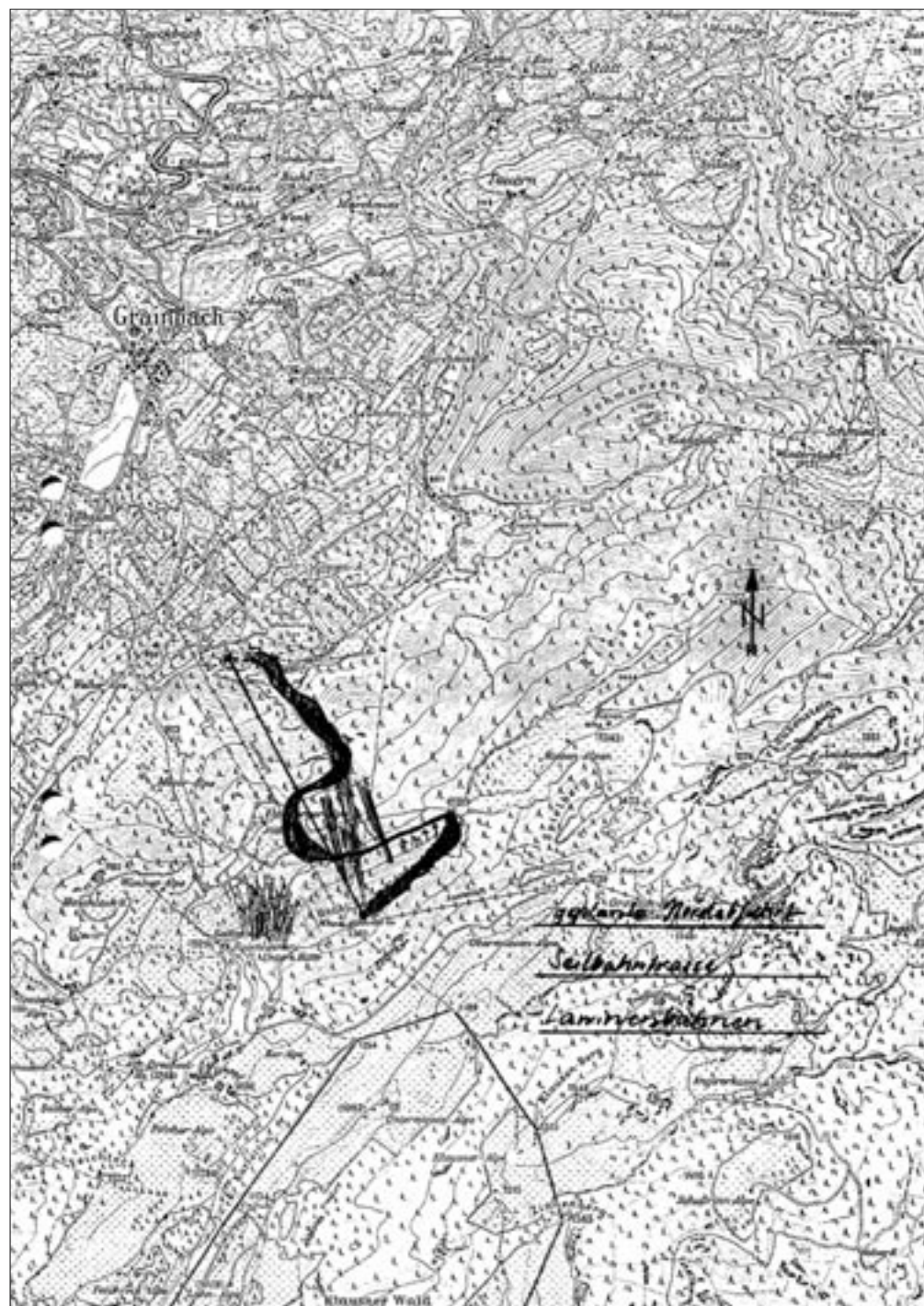
Die hier ebenfalls nach starken Schneefällen notwendigen Schneefeldsprengungen könnten u.U. von der Seilbahn aus vorgenommen werden. Die Abfahrtstrecke selbst muß jährlich einmal gemäht werden, um die Bildung von Lahnergras zu vermeiden.

Im unteren Teil mündet die Abfahrt in den sog. "Glengraben", der die weiter oberhalb zwischen Hochriesgipfel und Studenteneck abgehenden Lawinen aufnimmt.

Insgesamt gesehen muß festgestellt werden, daß die geplante Nordabfahrt zwischen Punkt 1319 (Sattel) bis zum Auslauf in den Glengraben lawinengefährdetes Gebiet durchschneidet. Teilweise kann durch Lawinenverbaunngen und Schneefeldsprengungen die Lawinengefahr gemindert oder beseitigt werden. Sperrungen der Abfahrt je nach Schnee- und Wetterlage werden jedoch nicht zu vermeiden sein.

Die einzelnen konkreten Auflagen können erst nach genauer Festlegung der Trasse festgelegt werden.

Die Abfahrtrten im Zusammenhang mit den geplanten Schleppliften sind nach Vorlage der Detailpläne gesondert zu begehnen.



Einspruch des Grundbesitzers gegen Hochries-Skizirkus

Nordabfahrt findet dagegen viele Befürworter — Gebietsbegehung mit Behördenvertretern und Naturschützern

Um die Nordabfahrt auf der Hochries und um den Skizirkus ging es am Mittwoch bei einer Begehung, zu der Landrat Georg Knott, Behördenvertreter und den Bund Naturschutz eingeladen hatte. Nach einer eingehenden Besichtigung der Hochries-Nordabfahrt und ausführlichen Erläuterungen des Diplomingenieurs Dieter Vogt aus Grainau bei Garmisch-Partenkirchen hielten die Behördenvertreter die Trassierung der Nordabfahrt für durchführbar. Große Bedenken brachten Oberforstmeister Blasi aus Aschau und Alfted Ringler aus Rosenalm vom Bund Naturschutz gegen einen Eingriff in den Schutzwald vor. Aufsehen erregte die unterschiedene Stellungnahme des Barons von Cramer-Klett gegen die Errichtung eines sogenannten 'Skizirkusses' im Gebiet Grozach, Oberwiesen-, Klausen- und Abergalm und dem Abergack, das sich in seinem Besitz befindet.

Landrat Knott sagte einleitend, diese Tagfahrt solle dazu dienen, das Für und Wider des Projekts zu erörtern. Als erster kam der Generalbevollmächtigte der Hochries-Bergbahn Gesellschaft, Erich Zachow, zu Wort. Er erläuterte, wie es zum Projekt der Hochries-Bergbahn gekommen war. Der frühere Törwanger Bürgermeister, Kilian Trossbach, sei vor einigen Jahren wegen einer Seilbahn an-

kannt. Wenn jetzt dieses Zehn-Millionen-Mark-Projekt durchgeführt werde, so dürfe man nicht annehmen, daß dies ein Unternehmen ist, das hohe Profite abwirft. Die Sache werde, so Zachow, weitgehend von Idealismus getragen. Die Gesellschaft verfüge derzeit über ein Stammkapital von 20 Millionen Mark.

„Ohne Skizirkus nicht lebensfähig“

Zu der Hochries-Bergbahn müsse in absehbarer Zeit das Gebiet Predigtstuhl, Abergack, Grozach, Oberwiesen und Klausenalm für den Wintersport erschlossen werden, weil sonst, nach Aussage des Generalbevollmächtigten, die Hochries-Bergbahn „nicht lebensfähig“ ist.

Mit dieser Beredsamkeit setzte sich der Planer, Diplomingenieur Dieter Vogt, aus Grainau, für die Nordabfahrt von der Hochries ein, weil diese die einzige Möglichkeit sei, um von der Hochries nach Grainbach abzufahren. Die Piste würde in ihrem Endausbau leicht bis mittelschwer sein. Gemeinsam mit dem Ausbau der Nordabfahrt gehöre aber auch die Erschließung des Gebiets zwischen Klausen und Laubenstein, das neben Reit im Winkel die schneesicherste Lage habe und sich für den Wintersport geradezu anbie-

**Wir suchen die patente Hausfrau '73
Haben Sie schon mitgespielt?**

RAIFFEISENBANK

Die Bank mit dem freundlichen Service



ihn herangetreten. Angeblich habe die Landwirtschaft großes Interesse an der Erschließung dieses Gebiets für den Fremdenverkehr gezeigt. 1965 habe er einen Projektantrag eingereicht. Nach heftigem Widerstand seitens der Schutzbehörden wurde ihm 1968 die Konzession für den Bergbahnbau auf die Hochries erteilt. Die Bergbahn sei zunächst als Zubringerbetrieb für das Wander- und Skigebiet gedacht. Vor allem sei die schneesichere Lage im Hochriesgebiet weit be-

te. Sechs Lifte sollen künftigen Skifahrern ein Wintersportparadies eröffnen.

Völlig überraschend kam für die Bergbahngesellschaft eine Stellungnahme von Ludwig Freiherr von Cramer-Klett.

Forstoberverwalter Siegfried Simmet aus Aschau verlas ein Schreiben Cramer-Kletts, daß die jahrelangen Verhandlungen zwischen der Bergbahngesellschaft und Baron von Cramer-Klett zu keiner Einigung geführt haben. Die Errichtung eines Skizirkus in dem schon vorerwähnten Gebiet würde einen einschneidenden Eingriff in die Landschaft und eine Schädigung des Landschaftsbildes bedeuten. Dazu wollte der Baron „nicht die Hand reichen“. Seine Entscheidung sei keineswegs von jagdlichen Interessen beeinflusst worden. Das Schreiben endet mit den Worten: „Zu meiner Freude durfte ich feststellen, daß die Mehrheit der natur-, landschafts- und heimatverbundenen Bergwanderer unseres Landkreises meine Einstellung teilt.“

Gegen diesen Skizirkus sprach sich auch Aschauer Bürgermeister Karl Bauer, wie er sagte, nicht aus Konkurrenzgründen, sondern aus sachlichen und landschaftsschützerischen Überlegungen aus.

„Das Bayerische Ministerium für Umweltfragen steht auf dem Standpunkt, daß für dieses Vorhaben keine Genehmigung erteilt werden könne“, sagte Oberforstmeister Blasl aus Aschau. Auch die Oberforstdirektion habe die ablehnende Haltung des Forstamtes Aschau eingenommen.

Pro und kontra Alpenplan

Eine große Wende in diese lebhaft ausgeführte Aussprache um den Skizirkus brachte der Vertreter des amtlichen Naturschutzes, Dr. Rudolf von der Regierung von Oberbayern. Eingangs sagte er, der Naturschutz habe diese Entwicklung immer gebremst, weil die ursprüngliche Art der Landschaft erhalten bleiben müsse. Wegen des Alpenplans müsse aber nun der amtliche Naturschutz eine positive Einstellung einnehmen, weil sonst der Alpenplan zu Fall gebracht werde. Nach Ansicht von Dr. Rudolf bringe das Liftsystem geringe Eingriffe in die Landschaft.

Gänzlich anderer Meinung war Forstdirektor a. D. Konstantin Huber, der den Bund Naturschutz in Bayern vertrat. Huber bezeichnete den Alpenplan als eine überreife Sache, die enorm viele Mängel aufweist. Huber erinnerte vor allem an die Schäden in der Vegetation der Alpenregion, die erst in einigen Jahren sichtbar, aber dann nicht mehr gutzumachen wären.

Die Bauern wollen auch leben

Bürgermeister Georg Huber vom Samerberg meinte, wenn etwas schützenswert sei, sollte man dieses schützen. Dies dürfe aber nicht soweit gehen, daß den Bauern auf dem Samerberg die Lebensgrundlage entzogen werde. Die Landwirtschaft dürft nicht zu Landschaftspflegern degradiert werden und nur noch dazu tauglich sein, um bequeme Wanderwege anzulegen. Außerdem sei die Gemeinde dringend auf die Gewerbesteuer, die bei einem Unternehmen wie der Hochries-Bergbahn abfällt, dringend angewiesen.

Landrat Knott sagte zum Schluß, daß es sinnlos sei, über eine Planung zu sprechen, mit der der Grundeigentümer, in diesem Fall Ludwig Freiherr von Cramer-Klett, nicht einverstanden sei.

Nach einer Begehung des in Frage kommenden Gebiets und der geplanten Nordabfahrt traf man sich zu einer Schlußbesprechung wiederum in der Gaststätte der Mittelstation. Oberforstmeister Blasl brachte erneut seine Bedenken gegen die Nordabfahrt vor, für die an einigen Stellen ein etwa 80 Meter breiter Streifen im Wald ausgeholzt werden müßte. Die Erosionsschäden seien jetzt noch nicht abzusehen. Geologen, Wasserwirtschaftler und der Lawinenwarndienst hatten keine Bedenken gegen die Nordabfahrt, wenn die von ihnen verlangten Auflagen von der Bahngesellschaft erfüllt werden. Landrat Knott und Amtmann Eugen Arzbäck vom Landratsamt Rosenheim waren der Meinung, daß die Bergbahn-Gesellschaft zunächst Detailpläne für die Nordabfahrt einreichen sollte.

In der Planung ist auch die wesentlich leichtere Abfahrt nach Frasdorf vorgesehen. Für die Frasdorfer Abfahrt über das sogenannte Paradies will Cramer-Klett den Skifahrern entgegenkommen und, falls es notwendig sein sollte, einige Bäume, die die Abfahrtsstrecke behindern, fällen lassen.

Aschau gegen Hochries-Skizirkus

Gemeinderat lehnt Planung ab — Kaspar Öttl Zweiter Bürgermeister

In einer Gemeinderatssitzung in Aschau erklärte Bürgermeister Bauer, daß durch das allzu frühe Ableben des Bürgermeisters Lehner eine Neuwahl für den Zweiten Bürgermeister stattfinden müsse, zuvor sei aber der nachrückende Ersatzmann zu verteidigen. Erster Ersatzmann war Georg Ertel, der aber die Nachfolge ablehnte und in einem Brief begründete. Die Gründe wurden vom Gemeinderat anerkannt. Somit rückte als nächster Ersatzmann Max Schaitl in den Gemeinderat nach, der von Bürgermeister Bauer verteidigt wurde. Nach dem einstimmigen Beschluß, auch weiterhin keinen Dritten Bürgermeister zu wählen, erklärte Bauer zum Vorschlag des Zweiten Bürgermeisters, er habe mit allen Gemeinderäten nach Zugehörigkeit im Gemeinderat, Alter und erhaltener Stimmzahl Rücksprache genommen und auch mit der CSU-Ortsgruppe Gespräche geführt. Gesprochen habe er auch mit den Vertrauensleuten der Freien Wählergemeinschaft. Daraus habe sich ergeben, Kaspar Öttl senior zum Zweiten Bürgermeister vorzuschlagen. Als zweiter Bewerber wurde vom Vorsitzenden der CSU-Ortsgruppe, Rucker, Siegfried Simmet vorgeschlagen. In der geheimen Wahl wurde Kaspar Öttl mit zehn gegen sechs Stimmen (eine Stimmenthaltung) zum Zweiten Bürgermeister gewählt. Er wurde vom Bürgermeister vereidigt. Nach einer Kurstellnahme wird Öttl später zum stellvertretenden Standesbeamten bestellt.

Bauer wies darauf hin, daß es möglich sei, einen Stellvertreter zu bestellen, der nicht Bürgermeister ist und der in der Hauptsache die Gemeinde repräsentativ zu vertreten habe. Nach eingehender Beratung wurde Hans Rucker hierzu bestimmt. Eine Ergänzung der gemeindlichen Ausschüsse wurde erforderlich. So wurde Lorenz Ablinger in den Bauausschuß gewählt und Max Schaitl als Stellvertreter, der auch im Fremdenverkehrsausschuß ist. Die durch den Tod des Zweiten Bürgermeister Lehner freien Stellen im Haupt- und Verwaltungs-, Finanz-, Bau-, Fremdenverkehrs- und Schulverbandsausschuß werden von Öttl als Zweiter Bürgermeister übernommen.

Die fortschreitenden Arbeiten bei der Wasserversorgung bedingen durch die anfallenden Rechnungen eine Zwischenfinanzierung. Wenn auch der gesamte Bauentwurf zur Prüfung anstehe, ergebe die Praxis, daß die Zuschüsse des Staates erst später ausgezahlt werden. Wegen des derzeitigen hohen Zinssatzes beschloß man, von Fall zu Fall Angebote einzuholen und zu genehmigen. Es wird eine Summe bis zu 500 000 Mark benötigt, die

derzeit sehr schwierig zu erhalten sein werde.

Zum Sängerfest meinte Bauer, daß dieses alpenländische Sänger- und Musikantentreffen ein voller Erfolg gewesen sei. Das geringe Defizit sei zu vertreten. Der Bürgermeister berichtete auch über den mit großem Erfolg verlaufenen Heimatabend des Trachtenvereins „Dö Gria-binga“ und über den gelungenen Auftakt der Aschauer Blaskapelle bei ihrem ersten Kurkonzert unter der Leitung von Hans Mielenz.

Wegen des geringen Wasserstandes im Schwimmbad habe man ein Pumploch gebaggert. Nach Verlegung der Stromleitung wird dann der Rohrgraben mit Rohrverlegung fertiggestellt, so daß das Bad zur Saison wieder funktionsfähig ist.

Über die Behördenbesprechung wegen des geplanten Skizirkusses auf der Hoch-

ries berichtete Bauer. Die Gemeinde Aschau liege etwas außerhalb des Gebietes und habe keine Veranlassung, sich hier einzumischen. Man habe sich mit der Angelegenheit im Gemeinderat noch nicht befaßt, so daß die Stellungnahme unverbindlich sei. Bei aller Anerkennung, daß es sich um ein schönes Skigebiet handelt, sei die Gemeinde nicht bereit, den Skizirkus mit allen Folgerungen zu befürworten. Es habe nichts mit Konkurrenz zu tun, es sei eine Verpflichtung besorgt zu sein, daß die noch wenigen unberührten und landschaftlich so reizvollen Gebiete erhalten bleiben. Hier sei der immer größer werdende Kreis der Bergwanderer und Tourenskifahrer nicht zu übersehen. Letztlich sei auch bekannt, daß bei der Bevölkerung des Landkreises, und darüber hinaus die Erschließung der Aberg- und Laubensteingebietes zu starken Widerstand stößt. Gemeinderat Simmet, der an der Begehung für Freiherr Cramer-Klett teilgenommen hatte, gab einen detaillierten Bericht über die geplanten Trassen. Der Gemeinderat stimmte der Auffassung von Bürgermeister Bauer zu.

Rosenheim, 4. Juli 1973

Fuges. 21.8.1973

Zur Vorgang

N i e d e r s c h r i f t

der Behördenbesprechung für die Ski-Abfahrt
an der Hochries

Am 8.5.1973 fand eine Besprechung im Landratsamt Rosenheim mit der Hochries-Bergbahn GmbH statt, bei der eine Behördenbesprechung angeregt wurde. Die Hochries-Bergbahn GmbH hat am 15.5.1973 einen Antrag auf Genehmigung einer Ski-Abfahrt und eines Ski-Zirkuses im Bereich der Hochries dem Landratsamt überreicht. Die Behördenbesprechung fand am 16.6.1973 statt, wozu auf Veranlassung des Landratsamtes alle Behörden rechtzeitig mit Schreiben vom 21.5.1973 eingeladen worden waren.

Bei der Vorbesprechung begrüßte zunächst Herr Landrat Knott die Anwesenden und verliest die Anträge der Hochriesbahn GmbH.

Herr Zachow von der Hochries-Bergbahn verliest den Werdegang und die Entstehung der Bahnen, wobei er betont, daß die Erschließung des Kesselberg-Gebietes bereits damals vorgesehen war. Es seien damals bereits gesicherte Rechte vorhanden gewesen. Ing. Bethke habe 1965 einen Projektantrag gestellt, der auf großen Widerstand der Schutzbehörden gestoßen sei. Alle Bedenken seien aber zurückgenommen worden. Zweifellos stelle die Hochries ein ideales Wander- und Ski-Gebiet dar, das über eine große Schneesicherheit verfüge. Das Unternehmen sei sich klar, daß es nicht in der Lage sei, hohe Erträge zu bringen, doch sei es finanziell genügend abgesichert. 20 Millionen Stammkapital erlauben einen erstklassigen Ausbau, wobei alle Landschafts- und Naturschutzbestimmungen eingehalten werden können. Dies sei auch bereits vor der Konzessionierung geklärt gewesen.

Ing. Vogt, Grainau weist darauf hin, daß er 1972 mit der Projektierung von Ski-Liften beauftragt wurde und im Januar 1973 die Ausarbeitung vorgelegen habe. Es gehe heute bei der Behördenbesprechung doch hauptsächlich um das Für und Wider der Nordabfahrt. Die Nordabfahrt sei seiner Meinung nach die einzig mögliche Abfahrt nach Grainbach, die für die Seilbahn-Gesellschaft aber notwendig sei. Er habe die Meinung, daß eine Rentierlichkeit des Gesamtprojektes nur dann gegeben sei, wenn der Ski-Zirkus nördlich der Hochries auch so, wie er von ihm projektiert sei, zustande käme. Die Nordabfahrt sei schwierig, werde aber im Ausbau nur mittelschwer sein, so daß die Masse der Ski-Fahrer diese Abfahrt sicher befahren könne. Schon früher seien viele Ski-Fahrer den Steilhang heruntergefahren, so daß er glaube, daß hier ein ausreichendes Angebot auch für den mittleren Ski-Fahrer vorliege.

Herr Landrat Knott stellt fest:

Im Genehmigungsbescheid des Bayer. Wirtschaftsministeriums sei 1968 ausdrücklich zum Ausdruck gekommen, daß mit der Genehmigung der Nordabfahrt nicht gerechnet werden könne. Eine Stellungnahme des Geologischen Landesamtes liegt vor, sie sei bejahend. Eine Stellungnahme des Forstamtes Hohenaschau liegt vor, sie lehnt die Nordabfahrt ab. Am 14.3.1973 hat das Umweltministerium eine Stellungnahme vorgelegt, die ablehnend ist. Unter dem 28.5.1973 liegt ein Schreiben von Baron von Cramer-Klett vor, der ausdrücklich keine Genehmigung zu der Anlage des Ski-Zirkuses gibt. Unter dem 17.5.1973 liegt eine Stellungnahme des Bayer. Wirtschaftsministeriums vor, die besagt, daß eine Genehmigung der Nordabfahrt abgelehnt wird, nachdem keine Genehmigung der Oberforstdirektion vorliege.

Vom Geologischen Landesamt nimmt Herr Dr. Ulrich Stellung:

Die Eingriffe in den Nordabhang würden für die Ski-Abfahrt notwendig. Am Riesenberg lägen mergelige Gesteine vor, ein Eingriff sei nicht zu vermeiden, doch lasse der "Ziehweg"

Geländeeinschnitte zu, ohne zu Geländestörungen zu führen. Er habe auch für die Eingriffe im tieferen Teil in den Gräben keine Bedenken. Für die Geländeänderung müssen entsprechende Auflagen für die Böschungen vorgesehen werden, da keine Abstürze genehmigt werden können.

Der Bayer. Lawinenwarndienst nimmt Stellung:

Die Eingriffe und Einschnitte in den Hang bedeuten eine Minderung der Lawinengefahr. Das Gutachten des Herrn Dr. Herb sagt aus, daß wenn laufend gesprengt wird, würde es für den Hang keine Gefahr bedeuten.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim nimmt Stellung:

Die Lawinengefahr im Nordhang sei, wie es im Lawinenkataster feststehe, nicht nur ständig vorhanden, sondern gelte als extrem gefährlich.

Das Gelände sei aber bis auf einen kleinen Abschnitt nicht erosionsgefährdet, besonders wenn für rasche Wiedereingrünung Sorge getragen würde.

Das Forstamt Hohenaschau nimmt Stellung als Eigentümer und als Forstbehörde:

In diesen Höhen ist jeder Wald grundsätzlich Schutzwald, so daß immer eine Ausnahmegenehmigung notwendig wird. Jeder Baum und Stock sei wichtig in diesen Hochlagen, seine Entfernung habe schwerwiegende Folgen für Erosionen. Ski-Abfahrten bringen große Eingriffe. Die Lifte seien weniger von Bedeutung, sondern die Breite der Abfahrten und die dazu notwendigen Bodenbewegungen bringen bedeutende Eingriffe in den Berg. Die Oberforstdirektion und das Umweltministerium haben den Antrag abgelehnt. Oberforstmeister Blasy kann die Zustimmung eventuell erteilen, wenn alle Behörden bis zu einer Breite von 5 m zusagen. Er würde aber jede Verbreiterung der Abfahrt grundsätzlich ablehnen. Die Hauptbeanspruchung des Hanges erfolge aber zweifellos durch die Begehung der zu erwartenden großen Massen von Touristen, die auf dem Hang umhergehen.

Herr Aertzböck vom Landratsamt wendet ein, es sei zweifellos

wichtiger, die Frasdorfer Abfahrt, die schon immer eine gute Möglichkeit für Ski-Fahrer gebildet habe, stärker auszubauen und anzubieten.

Für die Cramer-Klettsche Forstverwaltung nimmt Herr Simmet Stellung:

Auch er unterstützt die Abfahrt nach Frasdorf und sagt dazu, daß Herr Baron von Cramer-Klett bereit ist, diese Abfahrt entsprechend auszuholzen und auszubauen, doch sei bei den Erdbewegungen besondere Vorsicht am Platz.

Herr Ing. Vogt nimmt dazu Stellung und sagt, es sei nur eine sehr geringe Ausholzung in dieser Richtung notwendig. Ing. Vogt weist weiter darauf hin, daß seine bisher ausgeführten Abfahrten technisch einwandfrei und gut begründet seien und geringe Erdbewegungen aufwiesen. Der Weg störe nicht, wenn er richtig begründet wird. Im Ski-Zirkus sei fast freies Gelände vorhanden und es würden ca. 20 Bäume genügen, die entfernt gehören. Im Bereich der Cramer-Klettschen Forstverwaltung, bei der alten Jagdhütte, müßten Wurzelstöcke entfernt werden. Die Abfahrt Frasdorf habe er ausreichend eingeplant.

Die Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern, Dr. Rudolph nimmt Stellung:

Der Naturschutz Bremste immer die Erschließung des Laubsteingebietes. Man sollte das Wandergebiet ruhig belassen und den Aschauer Teil nicht erschließen; insbesondere die Zone "C" der Seilbahn. Gegen die Nordtrasse könne er sich nicht grundsätzlich stellen, obwohl die Eingriffe sehr stark sein werden. Er habe Bedenken für die Latschenfelder am Südhang der Gipfelzone und verwehre sich gegen diese Eingriffe. Den Lift von den Abergalmern zum Predigtstuhl halte er für unglücklich, denn die Zone "C" sei zweifellos zu gering ausgewiesen worden. Dagegen könne die Nordabfahrt hingenommen werden, da mit entsprechenden Auflagen eine optimale Einfügung möglich ist. Der Antrag auf eine Bezuschussung der Abfahrt müsse aber abgelehnt werden, da es sich zweifellos um keine leichte Abfahrt handle.

Für den Bund Naturschutz nimmt Forstdirektor Huber Stellung:

Der angeblich nur 5 m breite Weg entspricht nicht den Erfordernissen für Ski-Fahrer. Auch bei der angenommenen Breite seien ganz erhebliche Aufrisse in den Steilhang notwendig (bis zu 20 m Höhe), wodurch sich eine gewaltige Störung des Landschaftsbildes ergebe. Die Ruhezone "C" sei völlig sinnlos, da nur der halbe Hang eingeschlossen wird. Das Gebiet um den Laubenstein, Abergock, Predigtstuhl ist absolut schützenswert und er stellt deshalb den Antrag auf Landschaftsschutz. Auch er vertritt die Meinung, daß der Sommerbetrieb eine Masse von Touristen bringt, die zur Überbeanspruchung der Gipfelregion und der weiteren Umgebung führen würde, so daß nicht nur vegetative Veränderungen erwartet werden müssen, sondern auch weitgehende Eingriffe in das geschlossene natürliche Bild durch Wege und Abtritte. Das Kesselgebiet um die Abergalmen werde durch die Schlepplifte, die ja dreiviertel des Jahres stillstehen, stark landschaftlich verändert. Herr Vogt weist dann ausdrücklich darauf hin, daß keine Verbreiterung der Piste geplant sei.

Einwurf von Oberforstmeister Blasy: "Die schmale Einfahrt für die Nordpiste ist einfach unmöglich".

Bürgermeister Stettner, Frasdorf nimmt Stellung:

Er glaube an alte überholte Gutachten. Es muß für den Fremdenverkehr etwas getan und etwas angeboten werden. Früher seien 2 - 3 000 Ski-Fahrer mit Sonderzügen in das Gebiet befördert worden. Auch er begrüßt den Ausbau der Abfahrt in Richtung Frasdorf.

Bürgermeister Bauer, Aschau nimmt Stellung:

Die Nordabfahrt kann niemals von der Masse der Ski-Fahrer angenommen werden, da sie viel zu schwierig ist. Seiner Meinung nach ist die beste Abfahrt nach Frasdorf. Sie ist einmalig und günstig. Die Gemeinde Aschau warnt vor der Erschließung der jetzt ruhigen Wandergebiete, die einmalig schön als Ski-Wandergelände, aber auch als Sommerwandergebiete sind und

lehnt die Anträge geschlossen ab. Die Gemeinde Aschau stellt einen Antrag auf Unterschutzstellung des gesamten Gebietes, nachdem ein großer Teil der Bevölkerung für die Erhaltung der Ruhezone ist.

Herr Simset (Cramer-Klettsche Forstverwaltung) weist ausdrücklich darauf hin, daß Herr Baron von Cramer-Klett den Ski-Zirkus ablehnt, da die Erfahrung zeigt, daß allen derartigen Anlagen weitere folgen, die zu starken Landschaftseingriffen führen. Die Alpenzone habe an sich schon eine sehr geringe Tiefe bis zur Landesgrenze. Er fühle sich verpflichtet, alles zu tun, um als Grundbesitzer die Natur für die Zukunft zu erhalten.

Herr Zachow wirft darauf ein, daß die Vorbesprechungen in diesem Punkt abweichend verlaufen seien.

Daraufhin wird die Besprechung abgebrochen und alle Teilnehmer folgen auf den Hochriesgipfel, um von dort aus die geplante Pistenführung durch Herrn Ing. Vogt, erklärt zu bekommen. Oberhalb des Praktikanteneckes kommt es zu einer scharfen Kontroverse mit Oberforstmeister Blasy, der seitens der Forstbehörde auf die Bedeutung des Schutzwaldes hinweist, der an dieser Stelle 80 m breit ausgeholzt werden soll, da Ing. Vogt gerade hier die Bedeutung des Schutzwaldes als nicht erheblich ansieht.

Bürgermeister Huber, Samerberg nimmt Stellung: Er weist besonders auf die wirtschaftliche Notwendigkeit der Erschließung der Hochries auch für den Wintersport hin, um für seine Gemeinde ein breitgefächertes Angebot auch im Winter vorweisen zu können. Er habe nichts gegen den Naturschutz, aber die Gemeinde benötige dringend eine Saisonausweitung.

Nach der Begehung der Hochries-Gipfelzone und der Nordflanke findet eine abschließende Anhörung der Behördenvertreter statt.

Herr Landrat Knott: Die Ergebnisse sind am besten in folgende 3 Punkte zu unterteilen:

- A) Nordabfahrt
- B) Alle übrigen Lifte
- C) Prasdorfer Abfahrt

A) Das Forstamt Hohenaschau nimmt Stellung: Oberforstmeister Blasy glaubt nicht zustimmen zu können, nachdem doch bedeutende Eingriffe in den Schutzwald erfolgen sollen. Dies gilt besonders für die Verbreiterung der Abfahrt oberhalb des Praktikantenecks. Eine Ski-Straße mit 5 - 8 m Breite kann zugestanden werden. Im letzten Teil der Abfahrt zur Ebersberger Alm müßte der gesamte Anflug entfernt werden. Nachdem die Almweide ruht, hat sich dort viel Anflug angesetzt. Durch häufige Lawinen hat sich die Wiederbewaldung dort sehr erschwert. Der Wirtschaftswald unterhalb der Ebersberger Alm ist in Privatbesitz, dem das Forstgesetz nicht entgegensteht.

Vom Bayer. Lawinenwarndienst nimmt Herr Christa Stellung: Die Lawinengefährdung ist auf der Nordflanke bei 60 % vorhanden. Es handelt sich um 3 Lawinenstriche. Wie kann man Lawinen ausschalten:

- a) Durch Verbauung
- b) Durch Sprengung
- c) Durch Sperrung

Zu a) Im oberen Bereich, in dem ersten und zweiten Abgang ist eine Verbauung notwendig, im dritten Abgang erscheint sie nicht notwendig.

- / -

Zu b) Auf allen 3 Lawenstrichen werden Sprengungen während der Schneefälle notwendig, damit sich keine größeren Mengen ansammeln. Unterhalb der Trasse und oberhalb der Latschen ist keine Sicherung notwendig.

Zu c) Die Sperrung wird notwendig, wenn die Sprengung nicht möglich sein sollte oder wenn zu große Schneemassen vorliegen. Dies wird durch die Lawinen-Kommission laufend überwacht.

Am Wendepunkt im westlichen Teil würden dann die Skifahrer in den Lawinengang oberhalb der Ebersberger Alm einfahren. Wenn die Auflagen eingehalten werden, besteht hier keine Gefahr.

Herr Landrat Knott stellt die Frage: Ist der Schutzwald so wichtig um Lawinen, Erosionen und Muren zu verhindern? Der Lawinensachverständige antwortet darauf, daß im Oberhang keine Lawinengefahr bestünde, wenn gewalzt wird. Der Geologe schließt sich an und stellt fest, daß Muren und Erosionen nicht zu erwarten sind, wenn keine Erdbewegungen durchgeführt werden. Wichtig ist, daß der Grasbewuchs bleibt.

Herr Landrat Knott stellt fest: Vom Gipfel zum Praktikantengang müßte eine breitere Einfahrt geschaffen werden. Die wenigen Dolinen oberhalb erscheinen bedeutungslos, doch scheint hier eine Planierarbeit notwendig.

Frage an den Naturschutz: Wie stellen sich dazu? Dr. Rudolph antwortet, daß das Zufüllen der wenigen Dolinen hingenommen werden kann. Wichtiger erscheint, die Latschenfelder im Oberhang völlig zu schonen, da sie seiner Meinung nach von größter Bedeutung sind.

Herr Landrat Knott stellt die Frage: Besteht die Gefahr von Erosionen in der Steilabfahrt? Die Lawinengefahr er-

scheint an dieser Stelle nicht besonders hoch, die Pistensicherung durch Aufforstung und Verbauung im Oberteil müßte zweifellos gefordert werden. Die Abfahrt in 80 m Breite im Raum der Ebersberger Alm erfordert so viel wie keine Ausholzung, doch muß gefragt werden, ob die Rinnen aufgefüllt werden sollen. Ing. Vogt antwortet darauf, daß in diesem Raum keine Erdbewegungen vorgesehen sind. Die Rinne und die Rippen sollen stehen bleiben.

Das Geologische Landesamt antwortet: In den Mulden ist ein kräftiger Graswuchs vorhanden, der keine Erosionen aufkommen lassen wird. Bisher sind keine Auswaschungen feststellbar, offensichtlich versickert das Wasser rasch.

Das Wasserwirtschaftsamt nimmt Stellung: Die wenigen Bäume bilden keinen Erosionsschutz, es wäre wichtig, die Grasnarbe zu unterhalten. Die Grasnarbe dürfte standhalten, es sind kaum Erosionsherde zu erwarten. Das Wasserwirtschaftsamt hat keine grundlegenden Bedenken. Für die Wege muß eine Querneigung zur Entwässerung gefordert werden.

Von seiten des Naturschutzes bestehen keine Bedenken: Das Vorhaben liegt in der Erschließungszone. Eingriffe erscheinen tragbar, wenn gegen die Erosionsgefahr entsprechende Vorkehrungen getroffen werden. Vor allem muß die Unterhaltung der Trasse durch Auflagen gesichert werden. Eine Einordnung in die Landschaft erscheint auch später möglich.

Herr Landrat Knott stellt die Frage: Wie kann die Trasse so unterhalten werden, damit sie nicht zur Geröllhalde wird?

Herr Ing. Vogt antwortet: Von unten her kann die Trasse als Mähweide betrieben werden. Die Felsgrate bieten keine wesentlichen Schwierigkeiten. Der Hang zum Sattel weist eine etwa 10 cm hohe Auflage auf Fels auf. Für den Ski-Weg sieht er keine Schwierigkeiten, doch muß die Abfahrt regelmäßig gemäht werden.

Oberlandwirtschaftsrat Bichler wirft ein: Die Pistenpflege erscheint ihm von außerordentlicher Wichtigkeit. Wenn sie nicht beweidet wird, muß für ein regelmäßiges Mähen durch Auflagen gesorgt werden.

Für den Deutschen Alpenverein nimmt Herr Thaler Stellung:

1. Die Sicherheit für Ski-Fahrer erscheint ihm zu wenig berücksichtigt, da doch eine ganz akute Lawinengefahr für die Nordabfahrt besteht.
2. Die 5 m breite Trasse als Querung des Hanges erscheint ihm für Ski-Fahrer nicht ausreichend sicher. Eine breitere Trasse wäre unbedingt notwendig.
3. Die Diskussionsgrundlage erscheint ihm falsch, da die Ruhezone C grundsätzlich zu klein ausgewiesen ist und somit nicht dem tatsächlichen Bedarf einer Ruhezone entspricht. Es sollte grundsätzlich das Gebiet um den Aberg und Predigtstuhl unbedingt als Ruhezone erhalten werden.

Die Gemeinde Frasdorf nimmt Stellung: Die Gemeinde Frasdorf hat keine Einwendungen gegen die Planungen, doch sollte die Abfahrt nach Frasdorf in erster Linie ausgebaut werden, da dort die geringsten Schwierigkeiten zu erwarten sind.

Herr Landrat Knott nimmt Stellung: Herr Landrat Knott schlägt eine Bezeichnung der zu entfernenden Bäume vor; damit könne die Frage, ob zu viel oder zu wenig Bäume entfernt werden müssen, besser geklärt werden. Die Frage der Genehmigung hänge von den einzelnen Gutachten ab. Zur Sicherung der Gipfelregion und der Piste behalte sich das Landratsamt auf jeden Fall Auflagen vor.

Von der Seilbahngesellschaft Hochries nimmt Herr Weinbruck Stellung: Die Seilbahngesellschaft will auf keinen Fall auf die Abfahrt in der Nordflanke verzichten, soweit sie irgendwie wirtschaftlich vertretbar ist.

- B) Zur Frage der Frasdorfer Abfahrt werden die Behörden zu einer Stellungnahme aufgefordert:

Die Cramer-Klettsche Gutsverwaltung nimmt Stellung: Sie hat keine Bedenken, daß das sogenannte Paradies mit der Wiesenalm und dem Stockhang erweitert wird. Auch der Staatsforst hat keine Bedenken. Auch er glaubt, daß die Frasdorfer Abfahrt bevorzugt ausgebaut werden sollte. Von seiten des Naturschutzes sollte ebenfalls diese Abfahrt bevorzugt werden und die Ruhezone erhalten bleiben. Geologen und Wasserwirtschaftler warnen vor der Flyschzone im Stockhang. Sie haben gegen geringe Eingriffe keine Bedenken. Sollten größere Eingriffe notwendig werden, so müßten die Korrekturen noch einmal an Ort und Stelle genauestens geprüft werden. Die Gemeinde Frasdorf begrüßt die Entwicklung.

- C) Die Frage des Ski-Zirkuses im Raum Laubenstein, Abergalm, Predigtstuhl sollte nach Meinung des Landrates nicht behandelt werden, da eine Genehmigung des Grundbesitzers bisher nicht vorliegt.

Das Bayer. Geologische Landesamt nimmt Stellung: Gelände-Veränderungen in diesem Raum müßten unbedingt verhindert werden, da hier besondere Erosionsgefahr vorliegt. Für die Pisten kann man hier nur eine Entsteinung vorschlagen, da die sogenannten Kössener Schichten besonders gefährdet sind. Der Pistenunterhalt sollte keinesfalls durch Beweidung mit Rindern erfolgen, sondern besser durch Mahd. Das Wasserwirtschaftsamt schließt sich dieser Stellungnahme an.

Für den Bund Naturschutz nimmt Herr Ringler Stellung: Er weist auf das besonders geologisch interessante Karstgebiet im Laubenstein und bei den Abergalmen hin. Die hervorragenden Karrenbildungen, Einsturzerscheinungen und Dolinen wie

auch der sogenannte Abergshacht, die Spielberghöhle mit ihren Kaskaden, Seen und Tropfsteinen sind besonders erhaltenswert. Durch eine Erschließung des Gebietes besteht die Gefahr der Zerstörung und der wilden Kraxlerei. Sicherungsmaßnahmen sind hier unbedingt notwendig. Er weist auf die Besonderheiten der Grubalm als Eiskeller hin und fordert diese Teile als Naturdenkmale auszuweisen. Gerade im Aberggebiet zur Grubalm läge eine Vielfalt von Reliefformen vor, da hinter jeden Hang ein neuer Hang zum Vorschein käme. Für die Heimatkunde sei es wichtig, daß Laubensteingebiet als Studienobjekt zu erhalten, das sich als Beispiel für die Verkarstung von Almen besonders anbietet. Er gibt die Anregung, dort von seiten des Landkreises im Zusammenwirken mit der Gemeinde Aschau einen Lehrpfad anzulegen. Der Bund Naturschutz unterstützt die Abfahrt nach Frasdorf, hat aber durch die großen landschaftlichen Eingriffe für die Nordflanke starke Bedenken, die nicht nur ästhetisch, sondern auch mit späteren unvorhergesehenen Schäden begründet werden. Ringler fordert den totalen Schutz für das Kesselgebiet, den Laubenstein, die Abergalm und den Predigtstuhl.

Damit ist die erste Behördenbesprechung über dieses Thema beendet. Landrat Knott schließt gegen 17.00 Uhr die Begehung und dankt den erschienen Behördenvertretern.

I. A.


Loose
Gartenamtsrat

Der Kampf um das Hochries-Gebiet

Bergbahn-Gesellschaft will Skizirkus — Naturschutz redet mit zwei Zungen — Lokaltermin

hr. Rosenheim — Das Hochries-Gebiet, wegen seiner Schutzwürdigkeit vom Tourismusprekariat geschützt, soll zu einem Rummelplatz für Skifahrer werden. Die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft hat den Antrag gegeben, sie könne ohne Skizirkus nicht existieren. Zwischen Befürwortern und Gegnern der Erschließungspläne steht der Rosenheimer Landrat Georg Knott.

Um in etwa ein Bild von für und wider zu bekommen, lud Knott Behördenvertreter und den Bund Naturschutz zu einer Ortsbesichtigung ein. Dabei stellte sich heraus, daß es im wesentlichen um zwei Komplexe geht: Um eine Nordabfahrt vom Gipfel zur Talsation nach Grainbach und um einen Skizirkus im Gebiet der Oberwiesen-, Klausen- und Aberg-Alm.

Frankfurt erklärte der Kreisverwaltungsschlichter der Hochries-Bergbahn-Gesellschaft, Erich Zachow, daß der Vorschlag zur Errichtung der Bergbahn von dem früheren Tölginger Bürgermeister Kl-

ian Truschbach gekommen sei. Es sei an den Fremdenverkehr und an die um ihre Existenz kämpfenden Berghausen gedacht worden. Unter diesen Gesichtspunkten habe der Staat 1968 die Genehmigung erteilt.

An große Gewinne, so fuhr Zachow fort, habe man von vornherein nicht gedacht. Jetzt, kurz vor Vervollendung der zweiten Sektion, müsse festgestellt werden, daß die Bergbahn nur unter der Voraussetzung tragbar sei, daß für die breite Masse der Skifahrer etwas geschehe.

Diplom-Ingenieur Dieter Vogt aus Grainbach machte sich für die Nordabfahrt von der Hochries stark. Im Erdausbau würde sich diese Piste als „leicht bis mittelschwer“ darstellen.

Wesentlich anders klingen die Worte des Wasserburger Alpinisten Otto Mader, eines ausgezeichneten Hochries-Kenners. Die Nordwand der Hochries, die einen durchschnittlichen Neigungswinkel von 32 Grad aufweise, sei für die meisten Skifahrer zu schwer. Außerdem sei der

Nordhang „in höchstem Maß lawinengefährdet“. „1950 kam es innerhalb von Minuten zu vier Großlawinen“, so hatte Mader schon vor längerer Zeit öffentlich gewarnt.

Auch im Bereich der Oberwiesen- und Klausenalm werden in absehbarer Zeit keine Seile für Liftekablen geschlungen werden. Der wichtigste Grundbesitzer, Ludwig Freiherr von Cramer-Klett, tritt als Bremser auf. Forstoberverwalter Siegfried Simmet erklärte, daß die jahrelangen Verhandlungen zwischen dem Freiherrn und der Bergbahn-Gesellschaft zu keiner Einigung geführt hätten. Einem weitgehenden Eingriff in die Landschaft des genannten Gebietes wolle „der Baron“ nicht Vorschub leisten.

Karl Bauer, Bürgermeister von Aachau, stößt ins gleiche Horn — „aus natürlichen und landschaftsrechtlicher Überlegungen“, wie er meinte, und Oberforstmeister Blasi, Aachau, fügte hinzu: „Das bayerische Ministerium für Umweltfragen steht auf dem Standpunkt, daß für dieses Vorhaben keine Genehmigung erteilt werden kann.“

Die Überraschung des Lokaltermins vom Samstag: Der Naturschutz redete mit zwei Zungen. Während Forstdirektor a. D. Konstantin Haber namens des Bundes Naturschutz in Bayern sich gegen Erschließungsmaßnahmen jeder Art stemmte, schien der Vertreter des amtlichen Naturschutzes bei der Regierung von Oberbayern, Dr. Rudolf, das Retzlitz des Städtl-Ministeriums (im Alpenplan ist die Hochries als „Rummelzone“ ausgewiesen) zu milde. Dr. Rudolf meinte, das vorgesehene Liftkablen bringe nur geringfügige Eingriffe in die Landschaft. Er stellte eine „positive Haltung“ der Behörden in Aussicht.

● Zusammenfassend sagte Landrat Knott: Für die Nordabfahrt solle die Bergbahn-Gesellschaft Detailspläne einreichen („dann werden wir weitersehen“). Über den Skizirkus: „Es ist sinnlos, über eine Planung zu sprechen, mit der der Grundeigentümer nicht einverstanden ist.“



SOLL DAS HOCHRIES-GEBIET RUMMELPLATZ WERDEN?

Über die Entwicklung in einer weitgehend noch unberührten Landschaft machten sich bei einem Lokaltermin u. a. der Rosenheimer Landrat Georg Knott (Mitte) und der Planer von Skifahrten, Dieter Vogt links, Gedanken.

Foto: Krämer

Erschließungshektik für die Bergsteiger ein Alptraum

„Massenbetrieb ist das Ende des Naturerlebnisses“ — Stellungnahme des Bundes Naturschutz zum Hochriesgebiet
Eskalation und Seerosen büschelweise ausgerissen — Aufruf zur Gründung einer Naturwacht

In der Jahresversammlung des Bundes Naturschutz, Kreisgruppe Rosenheim-Bad Aibling, in Rosenheim ging es vor allem um das Problem der Erschließung der schmalen Alpenrouten im Bereich des Landkreises Rosenheim. Nach Auffassung des Bundes Naturschutz muß das Hochries-Projekt im Zusammenhang mit den vorhandenen Erschließungen der Kampenwandbahn, der Bahn von Schiebung zum Geigelstein, den Wünschen nach einem Skiliftkurs mit einer Bahn von Seckring, den Wechselsteinbahnen mit dem Bereich Sadelteufel und der geplanten Brunnsteinbahn von Oberaudorf aus gesehen werden. Naturschutzband: „Es besteht zur Zeit eine Erschließungshektik. Die allen Wanderern und Bergsteigern zum Schrecken wird, denn der damit verbundene Massenbetrieb ist das Ende des Naturerlebnisses in unserer Bergwelt mit ihrer ganzen Schönheit und Fülle seltener Pflanzen.“

So nahm die Stellungnahme zu den geplanten Veränderungen an der Hochries einen breiten Raum ein, und man kam einstimmig zu der folgenden Stellungnahme:

● Der Bund Naturschutz ist der Meinung, daß die Hochriesabfahrt nach Praaford mit relativ wenigen Eingriffen in die Landschaft noch verkraftet werden kann, obwohl sicher ist, daß die Abfahrt vom Gipfel der Hochries auf das sogenannte Praktikanteneck bereits zu erheblichen Fäulnissen, Entwürfungen und zur Beseitigung einer sehr großen Anzahl von Büschen führen wird, da der Auslauf der Abfahrt mindestens 80 Meter breit wird und damit einen bedeutenden Eingriff in den Schutzwald darstellt. Doch ergibt sich hier die Möglichkeit, die Hochries für den Winterbetrieb zu erschließen. Weitere landschaftliche Eingriffe sollten vermieden werden, da die Sommerbelastung der Gipfelregion mit einer größeren Anzahl Touristen mit Sicherheit zur Zerstörung der Gipfelregion führt — anfangen von nachhaltigen Veränderungen des Pflanzenbestandes bis hin zu Erosionen des Mutterbodens.

● Deshalb lehnt der Bund Naturschutz auch die Erschließung des Nordhangs ab, da die Fiste unterhalb des Praktikantenecks durch ungewöhnlich steile Lagen führt; Folge der enormen Veränderungen wären Erdabtrag und Erosionen, auch bei entsprechenden Auflagen. Ebenso erscheinen die Abrutsche und Abtreiben oberhalb der Eberberger Alm, wo der Hang bereits jetzt deutlich in Bewegung ist, später noch mehr gefährdet. So kann eine Gefährdung der Nordflanke trotz aller Beseuerungen des planenden Ingenieurs für die weitere Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Auf jeden Fall bedeutet diese Fiste einen harten Eingriff in bestehende Landschaftsformen, die nicht unbedingt notwendig erscheinen. Sollte trotz der hohen Lawengefahr die Befehle dem Projekt zustimmen, so müßten scharfe Auflagen für den Verbau der Fiste, die Entlassung, die Wiederauffüllung des Hangs und vor allem für eine intensive Sommerpflege des Fistengebietes gestellt werden.

● Die Erschließung des südlichen Kessels um die Abergalmen, den Laubstein zum Predigtstuhl hin ist abzulehnen, da die Vorrichtungen, Gestänge und Folgeerscheinungen zu einer schweren Beeinträchtigung der Landschaft führen würden. Der Wert dieser reizvollen Landschaft liegt in ihrer Ruhe für den Sommerwanderer und Skiwanderer und soll-

te für die Zukunft bewahrt bleiben. Für das Gebiet sollte ein Antrag auf Landschaftsschutz gestellt werden, wie er ursprünglich im ersten Alpenplan auch vorgesehen war, aber dann später revidiert wurde.

Die weiteren Probleme, die angesprochen wurden, galten dem Schutz des Stockacker Moores am Rinser See, wozu eine Wanderung Anfangs Oktober führen soll.

Da viele der schönsten Gebiete des Landkreises durch das Unverständnis vieler Menschen rückwärtslos zerstört werden, kam die Überlegung auf, nämlich der Berg- und Wasserwacht eine Naturwacht aus Freiwilligen zu bilden, um die schlimmsten Zerstörungen zu verhindern. Alfred Ringler schilderte als Beispiel, wie zum Mullertag auf dem Samberg armenische die Eskalation ausgerufen wurden. Aus Brannenburg kam die Klage, daß Schulklassen auf dem Petersberg die Schutztafeln demolierten und die ge-

schützten Pflanzen büschelweise austrissen. Karl Baumann beklagte genauso das massenweise Ausreißen der Seerosen im Hofstätter See und das Zertrüben des Überarmen am Pelhamer See. Zahlreiche Berichte von Schutzauffälligkeiten im Irthamer Moos im Wasserburger Raum und

Jetzt Rabatte!
wegen Verlegung unseres Hauptlagers. Dazu interessante Sonderangebote

RIPA Fliesen

Werner Reitz
Ruhpolding - Stockreit
Telefon (03663) 8115

im Burger Moos am Hofstätter See. Nun sucht der Bund Naturschutz freiwillige Gruppen in den größeren Ortschaften. Vorsitzender: Loos, möchte schließlich, daß die Naturwacht die einzige Möglichkeit sei, „uns vor dauernden Zerstörungen zu schützen“. Der Bund Naturschutz bittet daher um freiwillige Meldungen an die Kontaktadresse: Konstanze Huber Fortant Rosenheim.

5. Juli 1973

Bergbahnen an der Hochries

Da ich des öfteren in Ihrer Zeitung Artikel über die Hochries-Bergbahnen gelesen habe, möchte ich mich auch einmal zu Wort melden. Ich finde diese Schriftstücke, gelinde ausgedrückt, eine Frechheit, außerdem auch nicht der Wahrheit entsprechend.

Mein Mann und ich hatten einige Zeit die Heiß'n-Alm an der Hochries gepachtet, daraus ersehen Sie, daß auch wir Naturfreunde sind, und kennen das ganze Gebiet zwischen Aschau und Imntal fast Stein für Stein. Nun habe ich erfahren, daß einige Naturschützer gegen die Bergbahn sind. Ob Sie wohl auch einmal veröffentlichten würden, daß sich sicher mit uns unabhängige Hochriesfreunde darauf freuen, in Zukunft eine Bergbahn dort zu haben und im Winter auch noch schöne Läufe?

Eine großartige Planung ist auch die Bergstation auf der Eberwaldalm; jetzt muß niemand mehr die Verpflegung für das Wochenende (einschließlich schwerer Flaschen Bier, Wein und Schnaps) mühevoll nach oben schleppen. Zu den Mahlzeiten geht man gemütlich, billig und bequem zum Essen und braucht danach nicht mühevoll abzuspringen, da die Vorrichtungen hierfür auf kaum einer Berghöhe ausreichend sein dürften.

Ich glaube, wenn man die Sache einmal so betrachtet, werden vielleicht auch die Egoisten, die bis jetzt noch das Gebiet allein für sich in Anspruch nehmen wollen, zur Einsicht kommen.

Traudi Klee
München 83
Pietstraße 37

BERATUNG
PLANUNG · STATIK
AUSSCHREIBUNG
BAULEITUNG
BUTACHTEN
LAWINENVERBAU
SPEZIALGEBIETE

DIPL.-ING. WALTER VOGT Ing.-Büro für Bauwesen · VBI

Dipl.-Ing. WALTER VOGT · 8104 Grinau · Grössener Straße 26

8104 Grinau
Grössener Straße 26
Ruf 08921/53747

An die

HOCHRIES BERGBAHN
GmbH + Co KG,
z.Hdn. Herrn Weinbruch

8 - München 5

Müllerstraße 42

Staatsbank Garmisch
Konto-Nr. 536
Postcheckkonto
München 1363 77

Ihre Zeichen

Ihr Schreiben

Mein Zeichen
Vo/1

Grinau, den
12. 8. 1973

AUSBAU SKIABFAHRTEN IM HOCHRIES - GEBIET
DETAILPLANUNG NORDABFAHRT
ERGÄNZUNG ZUM VORPROJEKT VOM 16. Januar 1973

Am 13.6.1973 wurde auf Einladung des Landratsamtes Rosenheim eine Begehung des gesamten zur Erschließung vorgesehenen Geländes auf der Hochries vorgenommen.

Bei dieser Ortsbegehung wurde das Vorprojekt im Einzelnen allen Beteiligten ausführlich erläutert.

Das Landratsamt Rosenheim fordert zur Genehmigung der Nordabfahrt detaillierte Planunterlagen und weitere Untersuchungen.

Diese Untersuchungen wurden vom 13.6. bis heute durchgeführt. Der Auftrag hierzu wurde mündlich von der HOCHRIES BERGBAHN GmbH + Co KG., Geschäftsführung erteilt.

1. Im beiliegenden Detailplan Nr. 1n ist die Nordabfahrt mit Details, soweit im Plan festzulegen, dargestellt.

Es wurde angegeben:

genauer Lageplan mit Höhenschichtlinien

schematischer Längsschnitt der Abfahrt

schematische Breite der Abfahrt

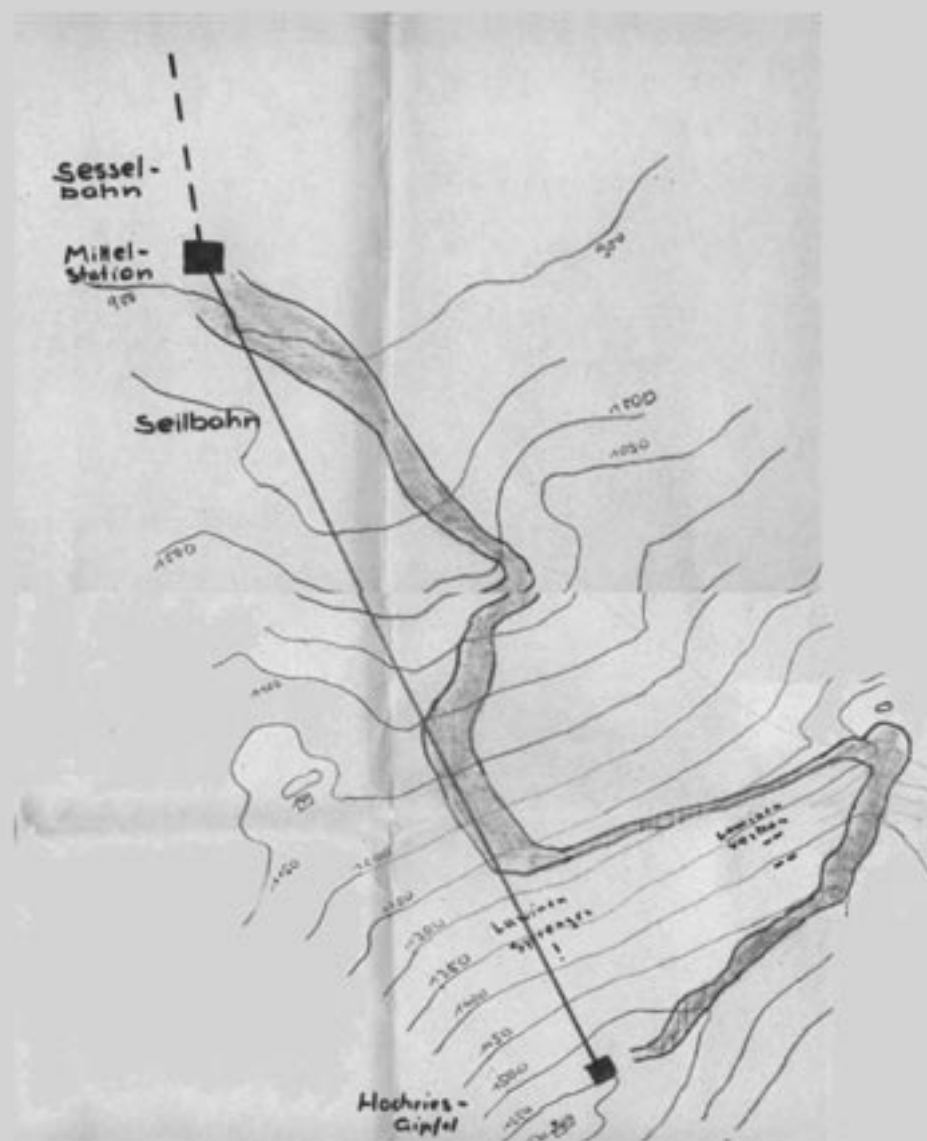
Quergefälle der Abfahrt;

- 2 -

HOCHRIES NORDABFAHRT

Details M = 1:5000

INGENIEURBÜRO
DIPL. ING. WALTER VOGT
RUF 0802/133147
8704 GARMAN - GIESSEN ST. 11



Längsgefälle der Abfahrt;
Detailskizzen Skiweg;
Systemskizze mit kurzbeschreibung der 12 wesentlichen Bauabschnitte;
verschiedene Angaben;

2. Die Trasse ist zum Teil im Gelände bereits abgesteckt; die gesamte Absteckung wird bis 20.8.1973 abgeschlossen.
3. Folgende Verfahren und Baustoffe kommen zur Anwendung:
 - a) für den Skiweg für die Stützfußverbauung Drahtschotterkörbe, System UHER oder AVI; Körbe ca. 80 x 80 / 200 oder 300 cm, 3,2 oder 3,8 mm Drahtstärke, Maschenweite nach Bedarf, Draht verzinkt; Einbau nach den Vorschriften sach- und fachgerecht, sowie nach Angabe der Bauleitung.
 - b) Grainerwände aus geschältem Fichtenholz, 15 - 30 cm Stammdurchmesser, unter Verwendung des einzuschlagenden Holzes; die Wände werden errichtet als offene Grainerverbauungen mit Zangen, abgeplattet, sowie verbunden mit verzinkten Nägeln und Bauklammern;
 - c) Hinterfüllung der Grainerwände und Auffüllung der Drahtschotterkörbe mit Felsmaterial im Massenausgleich und Verdichtung des Materials. Ausführung fachgerecht nach Angabe der Bauleitung;
 - d) Entwässerungen:
Kunststoff-Drainagerohre Durchm. 10 cm, für Quellfassungen Kunststoff-Kanalrohre, Durchm. 10 - 30 cm.
 - e) Begrünung:
Oberhalb des Skiweges ausschließlich im Bitu-Strohmulchverfahren einschl. Nachsaat und zweimaliger Nachdüngung. Ausführung mit Spezialgeräten unter Verwendung geeigneter Samenmischungen.

Im unteren Teil normale Begrünung einschl. Nachdüngung.
Humus wird an allen Bauabschnitten soweit möglich gewonnen, seitlich gelagert und wieder verwendet.

4. Lawinen-Verbauungen:

Zur Verbauung der 2 Lawenstriche oberhalb des Skiweges werden 3,5 m lange Stahlschneebrücken mit gelenkiger Lagerung, bemessen nach den Richtlinien für den permanenten Stützverbau des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung, Davos ausgeführt.

Die Brücken werden mit Zwischenbohlen zu durchgehenden Wänden verbunden. Abstand je nach Geländebeschaffenheit 35 - 50 m.

5. Die Auflagen des Geologischen Gutachtens vom 27.11.72 werden bei der Ausführung berücksichtigt.

Das Gutachten liegt im Original dem Vorprojekt bei. Selbstverständlich werden, soweit notwendig, während der Bauausführung weitere Begehungen mit dem Geolog. ausgeführt.

6. Im Bereich des Steilhanges wird, wie auch die Ortsbegehung vom 13.6.1973 (Ausführungen des Bayer. Lawinenwarndienstes) ergab, von einer Verbauung abgeraten.

Hier ist bei besonderen Schneesverhältnissen und Lawinengefahr laufend Schutz durch künstliche Auslösung von Lawinen zu erzielen. Der Hangbereich unmittelbar unterhalb der Gipfelstation der Seilbahn und oberhalb der Einfahrt vom Skiweg in den Steilhang kann auf lange Sicht zusätzlich durch Aufforstung gesichert werden.

Auswahl geeigneter Pflanzen und Durchsprache der Aufforstung nach Genehmigung zusammen mit der Forstbehörde und der Wasserwirtschaft.

7. Zu den einzelnen Bauabschnitten ist nochmals kurz zu sagen:

Im Steilhang selbst werden keinerlei Erdbewegungen durchgeführt, die vorhandene Grasnarbe nicht zerstört, vereinzelter junger Bewuchs (Anflug) von Hand beseitigt.

Lawinensorgen an der Hochries

Diskussion über die geplante Nord-Abfahrt / Warten auf Fachleute

ROSENHEIM — Die 1569 Meter hohe Hochries, nördlich alpine Begrenzung des Inntals, hat unter Tourenskifahrern schon immer als eine Art Geheimtip gegolten. Denn vom Abereck aus hat sie Bayerns längste Abfahrt zu bieten. Der einzige Nachteil: Die Strecke endet in Frasdorf und führt nicht zum Ausgangspunkt der Hochriesseilbahn in Grainbach zurück.

Dorthin, beziehungsweise zur Mittelstation Ebenwald, von wo aus in Kürze bis zu 700 Personen stündlich zum Gipfel befördert werden können, würde die Skifahrer nur eine Abfahrt über den steilen Hochries-Nordhang bringen. Versteht man sich also, daß sich die auf Rentabilität bedachten Gesellschafter der Seilbahnunternehmens seit langem um die Bewilligung einer Erschließung der Nordseite bemühen.

Wie diese Pläne aussehen, war kürzlich in einer Fernsehsendung des Dritten Programms zu erfahren. Da die Nordwand der Hochries einen durchschnittlichen Neigungswinkel von 32 Grad aufweist und damit für die Mehrzahl der Skifahrer zu steil ist, soll die Hauptabfahrt straßenartig in den Hang geschnitten werden. Was der Öffentlichkeit dabei nicht gesagt wurde, ließ der Wasserburger Alpinist Otto Maier jetzt in Leserbriefen wissen: Der Hochries-Nordhang ist in höchstem Maße lawinengefährdet. Führt man über ihn eine Abfahrt, ist ein Unglück, wie das von Gerlos, geradezu abzusehen.

Maier, in 36 Skiwintern mit der Hochries wie wenige andere vertraut geworden, hatte seine warnende Stimme erstmals bei Bekanntwerden der Seilbahnpläne im Frühjahr 1968 erhoben. Damals schrieb er an die Regierung von Oberbayern und schilderte die Lawinenabgänge, die er im Verlauf von 13 Jahren als Pächter der Ebersberger Alm (sie liegt am Hochries-Nordhang in 1160 Meter Höhe) beobachtet hatte.

Maier: „1950 kam es innerhalb von Minuten zu vier Großlawinen, die den gesamten Nordhang einbezogen.“ Daß dabei nur ein Tourist getötet und ein weiterer schwer verletzt wurde, sei einzig dem Umstand zuzuschreiben, daß diese Tour von erfahrenen Leuten im Hochwinter gemieden wird. Von den geübten Skitouristen werde sie ausschließlich im Spätwinter bei lawinensicherem Firn gewagt.

Der unbequeme Mahner, der selbst einmal auf dem Weg zur Ebersberger Hütte trotz größter Vorsicht von einem Schneebrett mitgerissen wurde und sich nur mit knapper Not selbst zu befreien vermochte, prophezeite schon damals: Wer eine Seilbahn auf die Hochries genehmigt, beschwört zwangsläufig schwerste Lawinenunfälle herauf. „Es läßt sich nun einmal nicht leugnen, daß dieser Berg für den Bahnbau denkbar ungeeignet ist“, meinte er.

Weil diese seine Warnung in den Wind geschlagen und die Seilbahn (von Grainbach bis Ebenwald als Sessellift und von Ebenwald bis zur Gipfelstation als Großkabinenbahn) inzwischen gebaut wurde, baten wir die Oberforstdirektion München um Mitteilung, wie sie als Grundeigentümer zu der nunmehr beabsichtigten „Erschließung“ des Nordhanges für den allgemeinen Skilauf stellt. Die Antwort: „Im Falle der Zustimmung aller anderen Behörden könnten die Oberforstdirektion die Genehmigung allein aus ihrer Stellung als Grundbesitzer heraus kaum mehr versagen.“ Bis hierher liege ein zustimmendes Gutachten allerdings lediglich seitens des Geologischen Landesamtes vor. Die Äußerungen der Landesstelle für Gewässerkunde, der Naturschutzbehörden und eines Lawinensachverständigen stehen noch aus.

Erika Puetzmann

Der Leser hat das Wort

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Briefe unserer Leser geben die Meinung der Verfasser wieder und bedeuten keine Stellungnahme der Redaktion zu den jeweils angesprochenen Themen. Die Redaktion behält sich bei Leserbriefen das Recht auf Kürzung vor.

Die Redaktion

Landschaftszerstörung an der Hochries

Die Zuschrift des Architekten Erich Krack vom 25. August 1973 strotzt von so vielen Unrichtigkeiten, daß es notwendig erscheint, dazu sachbezogen Stellung zu nehmen, denn mit Emotionen scheint der Sache Hochries nicht gedient zu sein.

● Der Behauptung, die Nordabfahrt sei kein gravierender, landschaftsverändernder Eingriff, bin ich nachgegangen. Im Raum zwischen Gündel und Praktikanteneck müssen 37 alte Fichten entleert werden, in der oberen Hangquerung etwas über 100 Bäume und unter der Seilbahntrasse 100 jüngere Fichten bis 5-Meter Höhe, sowie in der unteren Querung wieder mindestens 80 Bäume und schließlich im Auslauf etwa zwei Tagwerk Fichtensukzess. Also weit mehr als 300 Bäume!

● Welchen Eingriff eine 6 bis 8 Meter breite Skistrafte auf 700 Meter Breite quer zum Hang bedeutet, der zwischen 50 bis 68 Prozent Gefälle aufweist, kann sich ein Laie kaum vorstellen, ein Architekt sollte das können! Bei nur vier Meter Wegbreite, der aus dem Hang herausgenommen wird, entziehen Hanganrainer von 10 bis 15 Meter Höhe, die sehr schwierig jemals einzugrünen sein werden. Also ein Eingriff, der weit ins Land hinaus zu sehen sein wird!

● Warum werden die bisherigen Landschaftsschäden als eben vorhandene Bausteine bagatelisiert? Riesige Steinrassen würden doch aus dem Gipfelbereich ohne Auflangmaßnahmen gelöst und sind im Oberhang verteilt. Unzählige Bäume sind angeschlagen, zerkratzt oder herausgerissen worden, und liegen am Berg herum.

● Skifahrer zerstören das Landschaftsbild, wie es sich leicht im Raum des Sudefeldes studieren läßt. Ganz abgesehen von Gestänge, Masten und Drahtseilen wird der Bau eines Maschinenhauses mit Kasse und so weiter notwendig. Dazu

Bau aber muß eine Straße her, Aufschüttungen sind notwendig und die Ausweitung nehmen kein Ende.

Wie schön eine Massierung von 5 bis 6 Läden (wie im Raum Aberg-Alm und Umgebung geplant) dann aussieht, zeigt ja der Raum um die Grafsberge zur Genüge.

Und das Sudefeld beweist eindringlich, wie im Sommer Skibänge endgültig zerstört werden. Auf 300 bis 350 Meter Breite ist die Grasnarbe allenthalben zerstört durch die Arbeit der Pistenzapfen und der Skifahrer auf sperrigen Hängen, so daß der blanke Boden und schließlich das Geröllutage tritt und Abrisse und Erosionen die Zerstörung endgültig bedingen.

Aber auch wie sich der Massentourismus im Sommer in der Gipfelregion aus-

wirkt, läßt sich wunderbar an der Gestein-Südfanke demonstrieren. Durch die Schlechinger Seilbahn steigen täglich Sommergäste über die Scharte zum Gesteinsgipfel hinauf und treten das gesamte Latschenfeld los. Die Verkarstung der weithin weit leuchtenden Südfanke ist nicht mehr aufzufassen. Das ist die Wirklichkeit!

● Immerhin hat sich der Deutsche Alpenverein, der Bund Naturschutz und die Gemeindeverwaltung Aachau gegen die Errichtung des Leuzenstein-Predigtstuhl-Gebietes klar ausgesprochen, genau wie auch der Grundbesitzer! Also immerhin ein nicht überschaubarer Anteil der Bevölkerung, der ein Recht auf Unzerstörbarkeit der Landschaft besitzt. Herr Krack scheitert die Bayerische Verfassung und das neue Bayerische Naturschutzgesetz nicht zu kennen, die jedem Bürger das ungeschmälerte Recht auf Gebot der Landschaft und Natur sichern und die Zerstörung der Landschaft verhindern. Der Bund Naturschutz wird nicht zurückweichen, beim Versuch, das Gebiet östlich der Hochries auch noch für finanzielle Zwecke zu erschließen, von seinem gesetzlichen Recht, und sei es auf dem Weg der Klage, Gebrauch zu machen, um die Naturanbahnheit für Bergsteiger und Skiwanderer zu erhalten.

Loose
Bund Naturschutz-
Kreistagsgruppe Rosenheim
I. Vorsitzender

Zirkus auf der Hochries?

Skizentrum im Hochriesgebiet — kein guter Beitrag zur Erschließung unserer Berge

VON DR. JOSEF FRANKENBERGER

Um es gleich vorweg zu sagen: Ich bin gegen die Hochries-Nordabfahrt und insbesondere gegen einen Skizirkus im Bereich Predigtstuhl, Laubenstein sowie Abergalm, und das aus folgenden Gründen:

- Der Nordhang der Hochries ist mit 50 — 70% für eine Skiabfahrt relativ steil. Er gilt deshalb zum einen als stark lawnengefährdet; landschaftsverändernde Schutzbauten wären darum notwendig. Zum anderen kann die Nordabfahrt von der Mehrheit der Skiläufer nur dann benutzt werden, wenn sie weitgehend entschärft ist. Das erfordert größere Erdmassenbewegungen, die ihrerseits wiederum nachteilige Auswirkungen auf Boden und Oberflächenstruktur sowie auf das Landschaftsbild haben würden.
- Ein Liftzirkus im Bereich von Predigtstuhl, Laubenstein und Abergalm ist unbedingt abzulehnen, weil dieses Gebiet für unseren Alpenraum zum Teil einmalige geomorphologische Erscheinungsformen (Karböden, eisüberschülffene Rundhöcker, Karstbildungen, wie z. B. Dolinen, Wasserschlinger, Höhlensysteme) aufweist. Dieses Areal sollte eher in den Landschaftsschutz einbezogen werden, als daß es durch ein ausgedehntes Liftsystem mit all seinen negativen Folgeerscheinungen, Erosionsgefahr usw. einer langsamen, aber sicheren Zerstörung preisgegeben wird.

Schließlich ist die Hochries der Rosenheimer Hausberg schlechthin. Sie galt bisher als eines der wenigen uns noch verbliebenen Reservate, wo man, fern von Massentourismus und Alltagslärm, wandern und skilaufen konnte.

Daß ein Skiberg — noch dazu, wenn eine Seilbahn hinaufführt — eine ausreichende Skitrasse braucht, ist klar. Diese besteht aber bereits in Richtung Frasdorf. Sie braucht nur noch geringfügig ausgebaut zu werden (besonders im Bereich des „Paradieses“), und eine der schönsten Skirouten des Chiemgaues könnte ohne weitere landschaftliche Belastungen einem großen Kreis von Skiläufern offen stehen.

Gerade am Beispiel der Hochries zeigt sich nun aber deutlich, daß es besonders den Anfängen zu wehren gilt, wenn es darum geht, die noch verbleibenden Berge in unserem Landkreis (Brünstein!) zu „erschließen“. Denn der Bau einer Seilbahn kann nie zur Erschließung im Sinne einer Erhaltung der Natur- oder Kulturlandschaft beitragen.

Natürlich dienen Seilbahnen dem leichteren Zugang zu den Naturschönheiten gemäß Art. 141 der Bayer. Verfassung, besonders für ältere oder ungeübte Menschen. Es ist aber dazu notwendig, daß diese Naturschönheiten nicht zerstört werden. Das ist auf die Dauer nur durch eine planvolle, mit öffentlichen Mitteln subventionierte Alm- und Forstwirtschaft möglich. Das Bayerische Gesetz zur Förderung der Landwirtschaft ist hier beispielgebend für den gesamten europäischen Raum. Erst ein ausgewogenes Neben- und Miteinander von Erholungs-, Kultur- und Naturlandschaft sichert uns dies für die Zukunft.

Im übrigen muß auf folgende bemerkenswerte Entwicklung hingewiesen werden:

Es breitet sich seit ein paar Jahren unter den passionierten Skifahrern eine zunehmende Abneigung gegen die mit Lifts voll erschlossenen Skiberge aus. Unzählige sind bereits auf die Langlaufloipen ausgewichen. Auch das Skiwandern, abseits vom Trubel auf überfüllten und vereisten Pisten, wird wieder „in“.

Glücklich dann die Gemeinde, die noch einen solchen Berg ohne Lift und Tadel haben wird!

Der Autor: Dr.-Ing. Josef Frankenberg, 29. Vermessungsrat, 61—64 Staatsbauschule, 65—70 Geodäsiestudium in München und Graz; Stipendiat der Studienstiftung des Deutschen Volkes; seit 1972 Vermessungsrat beim Bayerischen Landesvermessungsamt; Spezialist für städtische und ländliche Bodenordnung im Arbeitskreis Umweltfragen der Jungen Union Rosenheim. (Der Artikel hat uns freundlicherweise die Redaktion von „intern“, Mitteilungsblatt der Jungen Union, Rosenheim, zur Verfügung gestellt.)

Abdruck

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr

Nr. 8602 - VII/7b3 - 51 869
(Bei Antwort bitte angeben)

München, den 2.11.1973
Durchwahl-Nr. 21 62- 641

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
8 München 22 - Postfach

An die
Hochries Bergbahn
GmbH & Co.-Betriebs KG

Einschreiben

Eilt sehr!

8 München 5
Müllerstraße 42

Betreff: Seilschwebebahn Ebenwaldalm-Hochries (Hochries II);
Zustimmung zur Betriebseröffnung

- Zum Antrag vom 22.10.1973 Wei/Li -

Anlage: 1 Kostenrechnung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr erteilt auf Grund von Art. 8 und Art. 24 Abs.1 Nr.1 des Bayer. Eisenbahn- und Bergbahngesetzes - BayEBG - vom 17.11.1966 (GVBl. S. 429) gemäß den vorgelegten Unterlagen und dem Kurzbericht des Technischen Überwachungs-Vereins Bayern e.V. (TÜV) vom 16.10.1973 Gt/R8 über die Abnahmeprüfung

der Hochries Bergbahn
GmbH & Co.-Betriebs KG

8 München 5
Müllerstraße 42

die Zustimmung zur Betriebseröffnung der Seilschwebebahn des öffentlichen Personenverkehrs von der Ebenwaldalm zur Hochries (Hochries II). Mit dieser Zustimmung werden die folgenden Bedingungen und Auflagen verbunden:

./.

Direktgebäude:
München
Prinzregentenstraße 28

Sprechzeiten:
Montag mit Freitag
8.00 - 12.00 Uhr

Telefon:
(Vermittlung)
(0811) 21 62-1

Telex:
5 23 759
bywvm d

Postcheckkonto:
München 697 00-807



Mit der Gondel auf die Hochries.

Foto Bruckschlögl

Die ersten Gondeln fahren schon

Eröffnung der Hochries-Seilbahn — Herrliche Fernsicht

Am Samstag wurde, nachdem am späten Freitagnachmittag die Genehmigung eingelaufen war, die neue Hochries-Kabinenbahn in Grainbach, Landkreis Rosenheim, eröffnet. Sie führt von Ebenwald auf den 1569 Meter hohen Hochriesgipfel. Die neue Bergbahn überwindet einen Höhenunterschied von 634 Metern.

Die offizielle Einweihung erfolgt am 14.

Dezember. Bereits in den ersten zwei Tagen haben bei dem wunderschönen Spätherbstwetter zahllose Berg- und Naturfreunde die Gelegenheit wahrgenommen, die Hochries mit der neuen Bahn zu „erklimmen“ und die großartige Fernsicht zu genießen. Vom Deutschen Alpenverein ist auch das Hochries-Gipfelhaus renoviert worden.

An die
Hochries Bergbahn GmbH
-a.Hd. Herrn Weinbruch-

8 M Ü N C H E N 5

Müllerstraße 42

Ausbau der Skiabfahrt Hochries - Nord

Zum Schreiben des Dipl. Ing. Walter Vogt vom 12.7.73 Vo/1

Sehr geehrter Herr Weinbruch!

Zu o.a. Schreiben teilt Ihnen das Landratsamt folgendes mit:

Die Erstellung der Nordabfahrt erfordert, wie die Ortsbesichtigung vom 8.5.73 gezeigt hat, Abgrabungen von erheblicher Länge und Breite sowie die teilweise Rodung von Schutzwaldungen. Die Abgrabungen als solche bedürfen einer besonderen Baugenehmigung, der Holzeinschlag einer besonderen Rodungsgenehmigung.

Sowohl die Abgrabungen als auch die Rodung bedeuten einen erheblichen Eingriff in die Landschaft. Nach den Grundsätzen des neuen Naturschutzgesetzes ist die Landschaft insbesondere vor solchen Eingriffen zu bewahren, die sie ohne wichtigen Grund in ihrer Eigenart und Schönheit gefährden können. Ob ein "wichtiger Grund" vorliegt hängt wesentlich davon ab, welche Bedeutsamkeit der geplanten Abfahrt neben den bereits bestehenden Abfahrten im betreffenden Voralpenraum zukommt. Hier wird auch die Frage ihrer Tauglichkeit für den durchschnittlichen Skifahrer eine Rolle spielen.

Das Landratsamt Rosenheim ist daher der Auffassung, daß die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gemäß Art. 23 des Bayerischen

Landesplanungsgesetzes erforderlich ist und stellt der Hochries Bergbahn GmbH anheim, einen entsprechenden Antrag bei der Höheren Landesplanungsbehörde (Regierung von Oberbayern), 8 München 22, Maximilianstraße 39, zu stellen.

Über die noch einzureichenden Anträge auf Bau- und Rodungsgenehmigung wird das Landratsamt nach Beendigung des Raumordnungsverfahrens entscheiden.

Vorsorglich wird noch darauf hingewiesen, daß auch nach Durchführung eines Raumordnungsverfahrens und Erteilung der o.a. Einzelgenehmigungen die gesamte Verkehrssicherungspflicht ausschließlich die Fa. Hochries Bergbahn GmbH trifft.

Ferner wird Ihnen empfohlen, bei Aufnahme des Winterbetriebes 73/74 in geeigneter Weise die Skifahrer darauf hinzuweisen, daß eine Abfahrt nach Norden nicht besteht und ein Befahren auf eigene Gefahr erfolgt.

Hochachtungsvoll
In Auftrag

gez.

Dr. Winkler
Regierungsdirektor

In Abdruck
mit 1 Vorzane

Für den Samerberg lebensnotwendig

Nachdem am letzten Samstag bei herrlichem Herbstwetter und im ersten Schnee die Hochries-Bergbahn in Betrieb genommen wurde, kam am Dienstag bei der letzten Sitzung für den Samerberger Gemeinderat die völlig überraschende Mitteilung, daß auf Grund massiver Einwände von Interessensverbänden der Ausbau der Hochries-Nordabfahrt in Frage gestellt sein soll.

In der Tagespresse kamen fast ausschließlich ablehnende Stimmen von Ortsfremden zu diesem Projekt zur Geltung. Deshalb sieht sich der Gemeinderat (im Einklang mit Nachbargemeinden) zu folgender Stellungnahme veranlaßt.

Der Samerberg ist ein landschaftlich einmalig schönes Gebiet, das bisher nahezu ausschließlich von der Landwirtschaft leben konnte. Bedingt durch den Strukturwandel im bayerischen Bereich — eine Folge der Landwirtschaftspolitik innerhalb der Europäischen Gemeinschaft — kommen immer mehr Bauern in eine Existenzkrise. Eine Verödung der Landschaft droht, wenn noch mehr Bauern ihre Höfe aufgeben müssen. Bisher konnte der Fremdenverkehr einer kurzen Sommersaison einen gewissen Ausgleich schaffen. Dafür muß die Gemeinde zum Beispiel jetzt acht Millionen Mark für eine zentrale Wasserversorgung investieren. Die gestiegenen Ansprüche an Komfort und die drückende Konkurrenz des Auslandes zwingen zu immer höheren Investitionen der einzelnen Vermieter. Wirtschaftlich sind solche Ausgaben nur vertretbar, wenn auch eine Wintersaison gewährleistet wird. Dazu bietet sich der Samerberg mit Hochries- und Predigt-

stuhlgebiet als Naherholungsraum von München und Rosenheim geradezu an.

Der ideale Nordhang der Hochries (700 bis 1600 Meter) und die schneesicheren Hänge am Predigtstuhl sichern Wintersportmöglichkeiten bis weit in den April hinein. Deswegen ist die Anlage der Skiabfahrten für den Samerberg und seine nähere Umgebung existenzbestimmend.

Bereits in früheren Jahren wurde das Hochriesgebiet mit der Nordabfahrt von vielen Wintersportlern gerne besucht. Infolge des Mangels an mechanischen Aufstieghilfen hat dieses Gebiet in den letzten Jahren stark an Anziehungskraft verloren. Durch den Ausbau der Skiabfahrten wird kein neues Skigebiet erschlossen, sondern vielen Skifreunden wieder zugänglich gemacht.

Auch andere Gemeinden im Umkreis haben Josingerweise zu ihren Bergbahnen die Abfahrten schritten dürfen und sind dadurch zu erfreulichen Aushängeschildern des oberbayerischen Fremdenverkehrs geworden. Umso unverständlicher ist nun die Unterbindung der Skiabfahrt, die bereits von den meisten zuständigen Stellen geprüft und nahezu ausnahmslos befürwortet worden ist. Zumal nun weder der Lawendienst — der bereits organisiert ist — noch die Bergwacht einen Einfluß auf die Sicherung der derzeitigen Abfahrt nehmen können.

Da die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung für die Abfahrt ist, sollten fairerweise Einzelinteressen, hinter dem allgemeinen Interesse zurückstehen.

Georg Huber
Erster Bürgermeister
der Gemeinde Samerberg

09. November
1973



Start der HOCHRIES-BERGBAHN

Am Samstag, den 3. November 1973, wurde die neue Großkabinen-Seilbahn auf die Hochries erstmals in Betrieb genommen.

Unsere Betriebszeiten bis 15. Dezember 1973: An Wochenenden und Feiertagen: von 8.30 bis 12 Uhr und von 13 bis 17 Uhr (nur bei guter Wetterlage).

Ab 15. Dezember 1973 verkehrt die Bahn täglich.

Wegen Sonderfahrten an Wochentagen bis zum 15. Dezember 1973 erbitten wir Anfrage.

HOCHRIES-BERGBAHN GmbH & Co. — Betriebs-KG
8201 Samerberg-Grainbach — Ruf 08032/8404

Streit um Millionenprojekt an der Hochries

Naturschützer bremsen Skifahrer

Protest gegen den Bau einer Skiabfahrt

Von Martin Eckert

München - Um eine der schönsten bayerischen Berglandschaften ist ein erbitterter Kampf zwischen geschäftstüchtigen Seilbahnbauern und dem Bund Naturschutz entbrannt. Die Hochries-Seilbahn, **Ordnung für rund 12 Millionen Mark** einen Sessellift und eine Kabinenbahn vom Chiemgaurd-Grainbach (Landkreis Rosenheim) zum Gipfel der Hochries (1569) errichtet, **ohne die Genehmigungen für die**

notwendigen Akkordfahrten zu besitzen, die das Projekt nach Auskunft der Gesellschaft erst rentabel machen würden.

Helmut Loose vom Bund Naturschutz: „Das ist wieder die berühmte Salami-Taktik: Erst wird gebaut und dann erwartet man, daß niemand mehr gegen die Abfahrten sein kann, weil die Millionen-Investitionen dann verloren wären.“

Doch für den Fall, daß die geplante Nordab-

fahrt in den Stellung der Hochries gesprengt wird, befürchten die Naturschützer schweren Schaden für die Landschaft: „Der Hang hat bis zu 70 Prozent Gefälle. Um den geplanten fünf Meter breiten Skiweg zu schaffen, müßte man tief in den Felsen hineingehen.“

Auch die geplanten Liftanlagen südlich des Gipfels lehnen die Naturschützer ab: Sie würden teilweise in der „Alpenruhezone „C“ liegen, in der jede Bauaktivität verboten ist.

Norbert Weinbruch von der Seilbahn-Gesellschaft glaubt jedoch, daß seine Pläne im Interesse der Allgemeinheit liegen: „Wenn die Münchner hier Wintersport treiben können, brauchen sie nicht nach Österreich zu fahren und die Devisen bleiben im Lande.“

Die abgesprengten Hänge könne man außerdem bepflanzen.

Auch die Rosenheimer Junge Union ist zur Verteidigung der Hochries angetreten. Sprecher Josef Thaler: „Der Berg ist ein wunderschönes Tourengebiet, das sollte es auch bleiben.“

Für die Seilbahnbauer steht fest: „Unsere Geg-

ner wollen uns doch nur beweisen, daß sie wer sind. Denn ohne den Protest hätten wir die Genehmigungen längst unter Dach und Fach.“



SEILBAHNBÄUER
Norbert Weinbruch



NATURSCHÜTZER
Helmut Loose



DIE KABINENBAHN IST FERTIG, doch die Abfahrt fehlt.
Foto: Christine Strub

Norbert Albrecht

BAYERISCHER RUNDFUNK
HA Bayern

SENDUNG: Der Funkstreifzug
12. Januar 1974, I. Pr.
11.30 - 11.45 Uhr

GLOSSE: Hochries Bergbahn

Von der "größten Fehlplanung im bayerischen Alpenraum" spricht einer, der es von berufswegen wissen muß. Sein Name tut nichts zur Sache, weil er sich damit nur den Rüssel eines vorgesetzten Politikers einhandeln würde. Wir sprechen von jenem Millionen-Ding, das von seinen Erfindern als jüngstes und schönstes seiner Art in der ganzen Bundesrepublik gepriesen wird. Gemeint ist die sogenannte Hochries-Bergbahn in den bayerischen Alpen. Diese Seilbahn sollte Kernstück eines Skizirkus' mit allem drum und dran sein, also Abfahrten und Lifte. 1968 wurde der Bergbahn-Bau genehmigt. Den Plan einer Abfahrt, die zum Teil über staatlichen Forstbesitz führen sollte, vereitelte das Landwirtschaftsministerium schon damals, indem es einer Abholzung nicht zustimmen mochte. Gleichwohl ging's mit dem Bau voran. Daß dabei eine gigantische Stütze, die im Bauplan nicht eingezeichnet war, jetzt die Landschaft verhunzt, sei nur am Rande vermerkt. Inzwischen hatte sich Bayern ein Ministerium für Fragen der Umwelt und Landesentwicklung zugelegt und dieses stellte zum Schutz der bedrohten Landschaft den Alpenplan auf. Und dieser wiederum erteilte einigen Gebietsstrichen, in denen dereinst der große Skirummel über die Berge gehen sollte, das Prädikat "C", das heißt "Ruhezone". Die Bergbahn-Bauer ersuchten um eine Ausnahmegenehmigung, die - so meinen wir - mit Recht abgelehnt wurde. Trotz dieser Ab-

sage wurden die Seilbahnchefs beim Umweltministerium vorstellig und ~~erschrocken~~^{feilscher} mit dem Hinweis, erst Lifte und Pisten garantierten den Profit der Bergbahn, neuerlich um die begehrte Ausnahme. Daß in der Tat die Rentabilität der jüngst fertiggestellten Gondelbahn ohne entsprechende Zusatzleistungen in Frage steht, ist offensichtlich. Nur, und darüber sind sich Ministerien und Naturschützer gleichermaßen einig, eben dies war von vornherein kalkuliertes Risiko, war Taktik. Denn, so deuten Kenner der Materie diese Taktik, ist erst einmal die teure Bergbahn errichtet, kann man doch nicht einfach nein sagen, wenn die Existenz des Unternehmens durch ein paar fehlende Lifte und Pisten gefährdet ist, zumal sich das Projekt, munkeln jedenfalls die Einheimischen, der Gunst eines hohen Ministerialbeamten erfreuen soll.

- Ein besonders raffiniertes Kapitel in der Chronik des Ausverkaufs der Natur, das nur diesen Titel verdient:

ZUSPIELUNG: Wurm....

- stop -

Text der Sendung des "Bayerajournal" im 1. Deutschen Fernsehprogramm
am 15. Jan. 1974, 18³⁵ Uhr.

"Hochrieeseerschließung nach der Salamtaktik"

Skilaufen ist ein Massensport, 5 Millionen Skifahrer zählt man bereits in der Bundesrepublik und alle wollen, wie die Autofahrer ihre Fernstraßen und Autobahnen, möglichst lange breite und bequeme Auf- und Abfahrten. Diesem Moloch Massenski soll nun auch ein Berg zum Opfer fallen, der zu den schönsten Aussichts- und Wanderbergen des Chiemgauer gehört, die Hochries.

Seit 1954 versuchen handfeste kommerzielle Interessenten die Hochries so total wie möglich zu erschließen. Den Anfang machte eine Bergbahn. Nun, zum 20jährigen Jubiläum ihrer hartnäckigen Erschließungsbestrebungen, verkündet die Hochriesbergbahngesellschaft stolz den unmittelbar bevorstehenden Ausbau gerade jener Skiabfahrt, gegen die sich der Freistaat Bayern, der Bund Naturschutz und die vernünftigen Skifahrer bis heute mit Erfolg gewehrt haben.

Das ist die Hochries, das jüngste Entwicklungsgebiet in den Chiemgauer Alpen. Der 1569 m hohe Gipfel war bislang das Ziel passionierter Bergwanderer und Tourenfahrer, die in dreistündigem Aufstieg auf untergeschneitten Steigfellen ohne Hast die Natur genießen wollten. Ihr Lohn war ein Ausblick, wie er sich nur selten bietet. Vom äußersten Rande der Voralpen eröffnet sich das Panorama der bayrischen und österreichischen Berge bis weit hinein in die Region der Dreitausender. Der weite Weg schützte vor Trubel und Betrieb. Doch das wird bald anders werden.

Am Fuße des steilen (ungenau zu verstehen, etwa "Loippachhang") wurde jüngst ein Parkplatz angelegt. Ein Sessellift als eine Art von Zubringer fördert bis zu 600 Personen pro Stunde zur Kabinenbahn. In Großkabinen für 51 Passagiere fahren Touristen in wenigen Minuten 800 m hoch zum Gipfel. Der beschwerliche Aufstieg entfällt, die Hochries ist, wie man so sagt, erschlossen. In einem alten und einem neuen Restaurant finden 200 Gäste Platz. Sonnenterrassen, Schneebar und durchgehend warme Küche.

Und auch eine komfortable Skiabfahrt wird bald gebaut, verkündet stolz ein funkelndes Schild der Bergbahn.

"Wie uns inzwischen von zuständiger Seite des Landratsamtes Rosenheim mitgeteilt wurde," steht da zu lesen, "sind gegen unser Vorhaben keine Einwände mehr zu erwarten. Das Projekt wird im Frühjahr 1974 begonnen und bis zum nächsten Winter abgeschlossen."

Das Projekt ist eine 5,5 km lange Skiabfahrt durch den unwegsam steilen Nordhang der Hochries hinunter zur Talstation der Bahn. Nur tollkühne Skihelden wagen heute diesen Abstieg, bergerfahrene Skiveteranen halten den lawinengefährdeten Nordhang für riskant.

(Gespräch mit einem Gast, erste Frage schlecht zu verstehen, etwa:)
"Sagen Sie, was halten Sie davon, wenn man das ausbauen möchte?"
"Glaub' ich nicht, ich glaub', daß das nicht besonders geeignet ist."
"Ja, die Skifahrer, die jetzt heroben sind, was tun die?"
"Ja, so wie wir, wir machen Touren, wir steigen halt auf und fahren dann wieder ab, da braucht man keine ausgebauten Pisten, oder ausgebauten Pistenstrecken aus dem Wald und das Gebiet ist ja sehr walddroh.
Nicht so frei wie z.B. Auerberg oder so."

HOCHRIES BERGBAHN GMBH.



Hochries Bergbahn GmbH. - 8 München 5 - Mollerstraße 42

An die
Direktion Bayerischer Rundfunk
- Fernsehen -

8 München 2
Rundfunkplatz 1

8000 MÜNCHEN 5
MOLLERSTRASSE 42
TELEFON (08 11) 26047 50

Bankverbindung:
Hypo-Bank Rosenheim,
Konto-Nr. 125 326

Samerberg-Grainbach

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

W/Li

Datum

22.1.1974

Betr.: Hochries Bergbahn/Planungen

Sehr geehrter Herr Dir. Oeller!

Am 15. Jan. 1974, 18.35 Uhr, ging folgender Bildbericht mit
Kommentar und Interviews über die Sender des 1. Programms
Bayern (Wortlaut folgt in der Anlage).

Unter Hinweis auf das Bundes-Pressengesetz müssen wir Sie bitten,
umgehend eine Gegendar- und Richtigstellung zu bringen.

Begründung: In wiederholten Presseberichten, lanciert vor allem
von interessierten Stellen des Bundes Naturschutz, wird immer
wieder einseitig und polemisch gegen uns berichtet. Wider besse-
res Wissens wurden und werden immer die gleichen Behauptungen
kolportiert. Diese werden dadurch um nichts wahrer.

Wir sind der Ansicht, daß Presse-, Rundfunk- und Fernsehberichte
die Wahrheit wiedergeben sollten und nicht zu Gunsten einer Min-
derheit ohne belegten Wahrheitsgehalt verbreitet werden dürfen.
Wir bedauern insofern, daß das Fernsehen noch nicht einmal den
Versuch machte, unsere Meinung zu hören und entsprechendes Mate-
rial zur Kenntnis zu nehmen. Wir hätten jederzeit mit entsprechen-
den Unterlagen dienen können. Einen älteren Vertreter der Touren-
gilde allein zu befragen (der trotz ablehnender Stellungnahme
aber wahrscheinlich doch die Bergbahn benutzte) ist jedenfalls
einseitige Berichterstattung.

Unser "funkelndes Schild" beinhaltet nichts als die Wahrheit und
der Text war dem Landratsamt vor Veröffentlichung bzw. Aufstellung
bereits bekannt und wurde nie beanstandet.

Mag sein, daß das notwendige Raumordnungsverfahren vom Bund Natur-
schutz initiiert wurde, wahrscheinlich aber entspricht die Notwendig-
keit des Verfahrens dem Gesetz.

- 2 -

Zum Schreiben vom 22.1.74 an Direkt.Bayer. Rundfunk - Fernsehen -

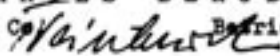
Der Bund Naturschutz hat eine Vielzahl von Aufgaben, für die sich der volle Einsatz lohnt, Sachlichkeit und bewiesene Notwendigkeit allerdings vorausgesetzt. Handelt er nicht hiernach, dann muß er sich den Vorwurf machen lassen, einseitige Vereinspolitik zu betreiben.

Wir können jedenfalls nicht einsehen, warum ein sinnvolles Projekt zum Nachteil der Gemeinde, des Landkreises und auch der Bergbahngesellschaft totgeschützt werden soll und wehren uns dagegen ganz entschieden, zumal wir das Recht auf unserer Seite wissen.

Wir hören gerne von Ihnen und verbleiben

mit vorzüglicher Hochachtung

HOCHRIES BERGBAHN
GmbH & Co. Betriebs-KG



1 Anlage

HOCHRIES BERGBAHN GMBH.



Hochries Bergbahn GmbH. · 8201 Samerberg-Grainbach

☒ 8201 Samerberg-Grainbach
Ebenwald
Tel. (0 80 32) 84 04

☐ München 8
Müllersstraße 42
Tel. (0 89) 2 80 47 50

Bankverbindung:
Hypo-Bank Rosenheim,
Konto-Nr. 125 326

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Datum **im Januar 1974**

Hochries-Predigtstuhl-Skiparadies

(Stellungnahme zu unseren Planungen)

Seitdem in der Öffentlichkeit bekannt wurde, daß unsererseits ein Antrag auf Raumordnungsverfahren für die Genehmigung der Hochries-Nordabfahrt und Predigtstuhl-Lift gestellt werden mußte, wird von verschiedener Seite immer wieder gegen unsere Planung vorgegangen.

Die Angriffe stammen zwar von zum Teil wenigstens qualifizierter Stelle. Die Aussagen gegen unsere Pläne sind aber leider fast ausnahmslos unqualifiziert. Wir müssen aufgrund unserer einschlägigen Erfahrungen vermuten, daß dies mit voller Absicht geschieht.

Es geht aber nicht an, daß hier durch einige wenige fanatisierte Eiferer und Eigenbrötler die Durchführung eines Projektes behindert wird, das selbst bei noch so kritischen Überprüfungen (die längst erfolgt und bekannt sind) als durchaus sinnvoll und auch wünschenswert zu bezeichnen ist.

Wir dürfen zu den Hauptvorwürfen, die immer wieder ohne ausreichende Gesamtinformation von Presse, Rundfunk und auch Fernsehen tendenziös verbreitet werden, folgendes feststellen:

1. Lawinengefahr:

Es gibt keinen Berghang ab bereits mittlerer Neigung, wo es nicht irgendwann einmal zur Auslösung von Schneebrettern oder Lawinen kommen könnte. Der Hochries-Nordwesthang ist zweifelsfrei im größeren Bereich um die Seitenalmen lawinös (durch Wind verursachte Schneeverfrachtungen, Sonnen- und Föhnwind). Der Nordhang dagegen weist zwei bis drei

Zum Schreiben vom

an

Lawenstriche auf, die bekannt sind. Hier könnte es unter ungünstigen Bedingungen zu Auslösungen kommen. Diese Lawenstriche sind in unseren Plänen berücksichtigt und deutlich aufgeführt:

Durch einige wenige und nicht aufwendige Verbauungen, zwei kleine Quellfassungen, Walzen der künftigen Abfahrt durch Pistenraupe und durch rechtzeitige Schneefeldsprengungen zur Verhinderung übermäßiger Schneeanstimmungen im oberen Bereich (die Sprenggenehmigungen sind bereits erteilt) läßt sich die hier jetzt schon seltene Gefahr kleinerer Schneerutschen auf ein absolutes Mindestmaß, wenn nicht gar vollständig ausschließen. Hierüber liegen entsprechende Fachgutachten und Aussagen von seiten der befaßten Gremien wie Lawinenkommission und Bergwacht vor. Wir halten es für absolut unsachlich, wenn bezüglich "Lawinengefahr im Nordhang" immer nur die Meinung eines Einzelnen mit sogenannter 20jähriger Erfahrung an der Hochries herangezogen und ungeprüft weiterverbreitet wird.

2. Steilheit des Geländes:

Es wird von uns nicht bestritten, daß der Nordhang steil ist. Die Abfahrtroute dagegen laut Planung verläuft ja nicht in der Falllinie, die heute zwar täglich von vielen guten Fahrern benutzt wird, sondern in Form eines großen S: Nach Abfahren der Gratstrecke (vorhanden) führt der Skiweg erst unterhalb der Mitte des gesamten Nordhanges an diesen entlang und verbindet so die vorhandene Gratabfahrt mit den bereits freien und breiten Hängen auf Höhe der Eberbergeralm. Ab hier beginnt dann bereits der flachere Anlaufteil, der zurückführt zur Talstation.

Mit 35 - 45 % (= ca. 16 - 20 Grad) Gefälle im steilsten Stück der Strecke, das ist der untere Teil im Nordhang mit etwa 300 m Streckenlänge und sonst durchschnittlich nur 20 - 30 % (= ca. 9 - 13,5 Grad) Gefälle, ist die Abfahrt dann nicht mehr steil, sondern als ideal geeignet anzusehen.

3. Erdbewegungen - Rodungen:

Nennenswerte Erdbewegungen finden nur im verbindenden Skiweg statt. Dieser wird ca. 5 m breit anzulegen sein; Hiervon sind nur 2,5 m in Hangrichtung abzutragen, die restlichen 2,5 m werden talseitig durch den anfallenden Aushub aufgefüllt und an einigen Stellen durch sogenannte Grainerwände abgestützt. Es werden sich nur an einigen wenigen Stellen des Skiweges durch den notwendigen Einschnitt Wandflächen von höchstens 5 - 8 m Länge ergeben, die leicht wiederzubegrünen bzw. zu bepflanzen sind. Mehr ist nicht nötig, da es sich hier nicht um eine Abfahrtsstrecke, sondern um eine Verbindung handelt. Wir haben durch entsprechendes Material (Zeichnungen, Pläne, Fotos usw.) nachgewiesen, daß eine vollständige Wiederbe-

Zum Schreiben vom

an

grünung der relativ geringfügig anzuschneidenden Hangflächen in üblicher Art und Weise absolut sichergestellt werden kann. Mit maßgebenden Herren des Landkreises Rosenheim, Herrn Loose vom Landratsamt und Herrn Bichler vom Landwirtschaftsamt, fand eine Besichtigung an den Osterfelderköpfen bei Garmisch-Partenkirchen statt. Hier wurden gleichartige Skiwege in weit steilerem Gelände nach der gerade aufgegangenen Wiederbegrünung besichtigt, was unsere Angaben voll bestätigte und die Herren haben mitgeteilt, daß diese Anlage dort als Beweis der Richtigkeit unserer Planung angesehen werden muß.

Ausholungen sind lediglich im flacheren Teil zwischen der Gratabfahrt und dem Skiweg (im Bereich Praktikanteneck) notwendig und beeinflussen nicht Stellen, die natürlich als Schutzwald unbedingt funktionsfähig zu erhalten sind. Dieser Ansicht hat auch Herr Landrat Knott anlässlich der Tagbegehung im Sommer 1973 zugestimmt und sie nachhaltig vertreten. Seitens des geologischen Landesamtes liegen ebenfalls entsprechende positive Gutachten vor.

Die Herrichtung der Abfahrtsstrecke (geringfügige Planierungen am Grat zwischen Gipfel und Praktikanteneck), die Anlage des Skiweges und die Ausholungen im untersten Bereich an der Ebenwaldalm (Durchfahrt Fichtenschonung) und die Wiederbegrünung der betreffenden Flächen bringt zusätzlich noch erhebliche Vorteile für die Almbewirtschaftung: Durch den Skiweg ergibt sich eine leichte Aufstiegsroute und damit werden auch die vorhandenen beweidbaren Flächen im Hochriesgebiet für die Almbauern und das Vieh fast während des ganzen Jahres erreichbar. Dieser leichte Spazierweg (Sommer) entsteht also durch die Anlage der Winterroute und bringt den Wanderfreunden eine Variante zum bisher benutzten Aufstiegsweg über die Seitenalmen, was unseres Erachtens nach ein hocheinschätzender Wert ist.

4. Erholungs- und Erschließungsgebiet:

Die Interessen der Skitouristen und -Wanderer, welche doch wohl nur zu einem sehr geringen Teil das Hochriesgebiet ganz allein für sich beanspruchen und die Seilbahnanlagen ablehnen wollen, werden an sich nicht berührt: Im Gipfelbereich der Hochries mit weiterem Gebiet um Aberg und Klausen usw. stehen weit über 20 qkm zur Verfügung, die niemals von Massen der Seilbahnpassagiere überschwennt werden können.

Unsere Genehmigung für die Bahn stammt aus 1968, 1973 wurde das Gesetz für Erholungs- und Erschließungsgebiete in Bayern verabschiedet. In diesem Gesetz ist auch das Voralpengebiet

Zum Schreiben vom

an

im Landkreis Rosenheim berücksichtigt. Es ist zweifelsfrei, daß die Bergbahn für den Landkreis und als Naherholungsgebiet für Rosenheim und München ein attraktiver Gewinn allerersten Ranges darstellt. Insofern ist die Gesellschaft immer davon ausgegangen, daß eine Abfahrt und Skilifte unabdingbar auch zu unserer Bergbahn gehören und daß bei bewiesener sinnvoller Planung auch die Genehmigungen erwartet werden dürfen. Ein Haus zu genehmigen und zu bauen, dem man später die Zulieferung von Strom und Wasser vorenthalten wollte, kann niemand erwarten und davon dürften wir vergleichsweise auch für unsere Anlagen ausgehen.

5. Vergleich mit anderen Skigebieten:

Es ist allgemein bekannt, daß Hochries und Gebiet Predigtstuhl fast genau die gleichen Schneemengen und die Schneesicherheit ausweisen, wie z.B. die Winklmoosalm bei Reit im Winkl. Dies ist meteorologisch begründet. Es handelt sich hier um die beiden bekanntesten schneesichersten Gebiete der deutschen Ostalpen. Insofern findet man hier um die Hochries ein so sicheres Schneegebiet, wie es sonst nur nach Überwindung größerer Entfernungen und bis zu 500 m höher in der Alpennordkette vorhanden ist. Der gesamte Predigtstuhl- und -Nordosthang ist im jetzigen Zustand für Skifahrer schon ideal geeignet. Ausholungen oder Erdbewegungen sind nicht nötig. Diese Attraktivität zum Nachteil unserer Bevölkerung abseits liegen zu lassen, kann und darf niemand wünschen. Nicht umsonst werden bereits kurz hinter den nahen Landesgrenzen weiter enorme Anstrengungen unternommen, um gerade die Skifahrer aus Bayern anzulocken. Wir können beweisen, daß das Gute und Einmalige für viele sehr nah, d.h. vor der Haustür liegt und hierfür glauben wir auch das Verständnis der befaßten Stellen erhalten zu können.

Hochries Bergbahn GmbH & Co
Bismarckstr. 10, 8200 Rosenheim
8201 Samerberg-Grainbach
Ebenwald

Die Gefährlichkeit der Hochries

Die Hochries, der Rosenheimer Hausberg, ist, so möchte man meinen, ein „harmloser Vorberg“. Zwei Unfälle am letzten Sonntag zeigten aber, daß die Steilheit seines Nordhanges für den Berggeher und den Skifahrer eine große Gefahr darstellt.

Ein Ausrutschen, ein Stolpern, ein Stutz mit den Skiern kann zu einem „To-desrutsch“ werden.

Der eine Unfall ereignete sich im baumlosen Hang der Seitenalm (Bericht vom Dienstag dieser Woche). Mein „Fall“ begann 30 Zentimeter vom Gipfelhaus entfernt in der Nordflanke. Durch zu starkes Einspringen in den Hang löste sich meine Bindung, ich stürzte, verlor den Halt und begann zu rutschen. Unglücklicherweise passierte dies genau in einem der Lawenstriche, die sich den Nordhang der Hochries herabziehen. Ein Bremsen war nicht mehr möglich. Auf dem Bauch begann dann die Schlittenfahrt. Versuche, sich an Bäumen und Latschen festzuhalten, schlugen fehl. Zwischendurch schlug ich dann noch ein paar Purzelbäume, und erst nach etwa 200 Metern kam ich durch glückliche Umstände, Rücklagen und bremsenden

Rucksack zum Stehen. Auf dem linken Fuß konnte ich nicht mehr auftreten. Mein Freund fuhr ganz ab und verständigte die Bergwacht. Es dauerte nicht lange, dann waren die Rosenheimer Bergwachtler mit ihrem Akja zur Stelle. Sie begutachteten mich und meine Lage, sicherten mich, legten mich dann in den Akja und sellten mich den Berg hinunter ab. Meinen herzlichen Dank an die Bergungsmannschaft für ihre Hilfsbereitschaft, für ihr selbstloses Verhalten (sie wurden direkt vom Mittagessen weg alarmiert). Ihre Zusammenarbeit erfolgte reibungslos und ohne Komplikationen.

Im Krankenhaus stellte man eine Fraktur des Schienbeinkopfes fest. Die zwei Fälle unterstreichen die Notwendigkeit der Bergwacht selbst in unseren „Vorbergen“. Sie unterstreichen die Gefährlichkeit der Hochries. Ich fürchte, daß die neue Gondelbahn viele „Normalverbraucher“ und Pistenfahrer in den Nordhang der Hochries locken. Ich nehme an, daß die Zahl der Unfälle auf der Hochries zunehmen wird.

Hans Lauterbeck
Aisingerwies
Mangfallstraße 40

Klares Nein zum Skizirkus auf der Hochries

Rosenheimer Alpenvereinssektion für die „Erhaltung des Naturzustandes“ — 1900 Mitglieder

Ein Schlepplift am Abergck, einer am Spielberg, dazu ein Sessellift vom sogenannten Jagerhäusl zur Bergbahn-Gipfelstation — das ist es, was die Hochries-Bergbahngesellschaft braucht, um nach ihrer Meinung existieren zu können. Gerade diesen Skizirkus, wie sie es nennen, wollen aber die Rosenheimer Alpenvereinssektion und alle Hochriesfreunde, die lieber noch zu Fuß auf ihrem Hansberg herumsteigen, nicht.

Die Erschließung für den Skifahrer vom Hochriesplateau her würde, nach den Worten von Sektionsleiter Dr. Günther Bauer, die Wandergebiete um Predigstuhl und Klausen verändern. Die unfallträchtige Nordabfahrt hat ihr gefährlichstes Stück in dem Nordhang, die 800 Meter lange und nur fünf Meter breite Querfahrt kann nur als Weg und nicht als Trasse bezeichnet werden. Ob der Nordhang überhaupt präpariert werden kann, wie das Raumordnungsverfahren aussieht und wie sich das ganze noch im Planungsstadium befindliche Projekt entwickeln wird — das alles waren Fragen, die bei

des Alpenvereins sei. Der Naturschutzreferent der Sektion, Thaler, teilte mit, daß der Widerstand von Baron Cramer-Klett gegen die Liftprojekte gegenstandslos geworden sei, weil sein Gebiet jetzt ausgespart bleibe.

Sektionsleiter Dr. Bauer, der neben dem dicht gedrängt sitzenden Mitgliedern auch den Leiter der Sektion Bergbund, Bielemeyer, begrüßt hatte, rief eingangs zum Gedenken für den verstorbenen Förderer der Sektion, Fritz Ankirchner, und für Karl Schlötter auf, der im Stübälital tot aus einer Gletscherspalte geborgen wurde.

Versammlungsleiter Manfred Rummel verwies auf den gedruckt vorliegenden Jahresbericht. Aus dem Bericht ging hervor, daß auf Grund der Finanzlage der Endausbau des Brünsteinhauses und der Sanitätsraumbau im Hochrieshaus zurückgestellt würden. Anlaß dazu sei die Überzeugung gewesen, die Arbeits- und Finanzkraft der Sektion nicht „an ihren Häusern zu verschleßen“, dafür mehr die touristischen Gruppen von der Jugend bis zu den Wanderern zu fördern.

Der Hochriesreferent berichtete von einer starken zahlenmäßigen Zunahme der Besucher im Gipfelhaus auch ohne die Seilbahn; ein Mitglied bedauerte, daß das Hochrieshaus mehr ein Hotel als ein Bergheim geworden sei. Der Pächter, Mitglied der Bergwacht, sprach von 19 Verletzten in 14 Tagen auf den Abfahrten. Die Bewirtschaftung der Seilbahn-Bergstation seit 15. Dezember tue dem AV-Haus keinen Abbruch.

Vergleichsweise in harmonischer Ruhe bewegt sich dagegen der Besucher des AV-eigenen Brünsteinhauses, sein Re-

ferent hätte aber viele Pläne, die mangels Mittel 1973 ruhen mußten.

Stikurs, Seiltouren und Klettern gehörten zum Programm der Jugendgruppe, von der ein Mitglied wünschte, sie sollte einen eigenen Stützpunkt in den Kitzbüheler oder Zillertaler Bergen erhalten. 570 Personen nahmen an 29 Gemeinschaftsfahrten der Touregruppe teil, die von den heimischen Bergen bis zur Marmolata und nach Korjika führten. Nahe der Essener-Rostocker Hütte wurde dabei eine von Willi Gunzenberger gefertigte Gedenktafel für Roswitha Brand-

**Teilräumungsverkauf
wegen Umbau**

(amt. genehmigt)

MÖBEL

Heiss

in der Möbeleinkaufsstadt Mühldorf

stetter angebracht. Ueber sieben erfolgreiche Lichtbildervorträge im Jahr 1973 berichtete Referent Probst.

Eine Aenderung der Beiträge der B- und der Jugendmitglieder ab 1975 wurde akzeptiert. Der Zweite Vorsitzende, Sepp Ranner, versieht sein Amt noch ein weiteres Jahr.

Beim Haushaltsvoranschlag der Sektion für 1974 war zu erfahren, daß 55 Prozent der Beiträge an den Hauptverein gehen; Zinsen, Tilgung und sonstige Verbindlichkeiten schließen bis auf 15.000 Mark alles andere Geld, so daß für Ausrü-

(Fortsetzung auf Seite 10)

Fluggarderoben
Immer wieder neue Modelle
OSTERMANN
ROSENHEIM AM MITTERTOR

der Jahreshauptversammlung der Rosenheimer Alpenvereinssektion im „Flötzingen-Löchl“ eifrig diskutiert wurden.

Die Vorstandschaft ist für die „Erhaltung des Naturzustandes“ auf der Hochries. Von Mitgliedern wurde darauf verwiesen, vor dem Bergbahnbau sei gesagt worden, ein Skizirkus sei nicht geplant, jetzt aber verbinde man damit die Zielstanzfrage der Bahn, die „Salaminaktik“ könne aber nicht Erfolg haben, wenn das Ministerium, das damit befaßt sei, hart bleibe. Die Sektion Oberland, die auf dem Plateau die Riesenhütte habe, und der Hauptverein unterstützten die Sektion. Eine Resolution sollte bekräftigen, daß eine weitere Erschließung nicht im Sinne



Die Seilbahn auf die Hochries steht. Jetzt will die Hochries-Seilbahn GmbH. noch einen Skizirkus errichten. Dagegen sprach sich die Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins in ihrer Jahreshauptversammlung mit einem klaren Nein aus. Redaktionsfoto

Klares Nein zum Skizirkus

(Fortsetzung von Seite 9)

stung, Kartenmaterial, Gemeinschaftsveranstaltungen, Jugend, Jungmannschaft, Vereinsmitteilungen, Naturschutz, Wegebau usw. nicht viel bleibt. Zudem sei noch eine Finanzierungslücke für Restvorhaben vom Hochrieshaus zu decken.

Sektionsleiter Dr. Bauer möchte für die Feier zum 100jährigen Bestehen der Sektion 1977 — sie zählt jetzt 1900 Mitglieder, davon 160 Jugendliche zwischen elf und 18 Jahren — einen vorbereitenden Ausschuss konstituieren; er verwies auf die Gelegenheit zur Ausbildung als Übungsleiter und die Teilnahme an einem Lawinenkundekurs.

Zu Beginn der Versammlung waren

Mitglieder geehrt worden. Das Edelweißzeichen erhielten für 60 Jahre Mitgliedschaft Franz Gremmel, für 50 Jahre Alois Grellinger, Herbert Meißner, Josef Slesl, Johann Stern, Hans Windisch, Irene Hesse; für 40 Jahre Wiggerl Reiter, Max Butscher, Luise Speiser, Dr. Killian Schiefer, Christl Staufner, Heinrich Stöckl; für 25 Jahre Dr. Heinz Bauer, Riedering, Ingeborg von Crailsheim, Berta Deuerlein, Dr. Helmut Hoche, Katharina Lämmer, Dr. Karl Ludwig Lippert, Albert Springl, Rosa Wagner und Karl Walter.

Mit einem Film von einer Jungmannschaftstour der AV-Sektion Bergbund in die Brenta, vorgeführt von Josef Bielmeyer, schloß die Jahreshauptversammlung.

Aus dem Bayerischen Oberland

Hochries soll kein Skizirkus werden

Bergbahngesellschaft legt neue Pläne vor / Raumordnungsverfahren eingeleitet

ROSENHEIM — Für die im Gebiet der Hochries geplanten neuen Skiabfahrten und Lifte hat jetzt die Regierung von Oberbayern das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft will, wie berichtet, ihre bereits bestehenden Anlagen (Sesselbahn, Großkabinenbahn, Stationsgebäude mit sanitären Anlagen, Gaststättenbetriebe an der Mittel- und Gipfelstation sowie eine biologische Kläranlage am Hochries-Gipfel) weiter „vervollständigen“. Die Bergbahn GmbH & Co KG hatte am 14. Dezember letzten Jahres das Raumordnungsverfahren beantragt. Die Regierung lehnte den Antrag allerdings sofort ab, da der vorgesehene Schlepplift auf den Predigtstuhl in die „Ruhezone C“ entsprechend dem Alpenplan geführt hätte und damit nach dieser Verordnung des Umweltministeriums „von vornherein“ unzulässig war. Die Gesellschaft hat nun die Trasse für den Lift so geändert, daß diese jetzt entlang der Ruhezone verlaufen würde.

Außer dem genannten Schlepplift möchte die Gesellschaft noch eine weitere Sesselbahn von der Holzerhütte zum Gipfelgrat bauen oder aber als Alternative zwei Schlepplifte vom Abereck/Heuraffelkopf zur Holzerhütte und vom Paradies zur Riesenhütte sowie einen Sessellift am Nordosthang der Hochries errichten. Zusätzlich — „eventuell später“ — ist noch ein Schlepplift für eine Skischule am Spielberg projektiert. Trotz dieser umfangreichen Planungen legt die Seilbahn-Gesellschaft Wert auf die Feststellung, daß am Hochries kein „Skizirkus“ entstehen soll. Schließlich sei das ursprüngliche Vorhaben erheblich reduziert worden. Die gesamten Anlagen und eine neue Abfahrt über den steilen Nordhang sollen bis 1985 fertiggestellt sein. Die Einwände des Umweltministeriums und der Naturschützer glauben die Hochriesplaner mit dem Hinweis entkräften zu können, daß man sich schon bei den bisherigen Baumaßnahmen

für die „umgebende Wiederbegrünung und -bepflanzung“ gesorgt habe. Auch bei den neuen Projekten sei die Begrünung vorgesehen.

Bei dem nun anlaufenden Raumordnungsverfahren werden insgesamt 24 Träger öffentlicher Belange, darunter das Landesamt für Umweltschutz, der Deutsche Alpenverein, der Bund Naturschutz in Bayern und die Bergwacht gehört werden.

Ralf Husemann

Skizirkus auf der Hochries —

Zum Bericht „Klares Nein des AV zum Skizirkus“: Die sich ständig wiederholende Argumentation und Verteufelung der Hochries-Bergbahn auch durch einige AV-Mitglieder oder durch den Vorstand der Sektion Rosenheim ist uns nicht unbekannt. Die Rosenheimer Zeitung hat bisher die Ziele der an Zahl geringen Gegner der Bergbahn unterstützt. Der Bedeutung für den Fremdenverkehr und die vielen Menschen, die sich auf Skifahren und Wandern nach der Fahrt mit der Kabinenbahn im Hochriesgebiet freuen, wird keinerlei Bedeutung beigegeben.

Im Bericht wird unter anderem erwähnt, daß laut Auskunft des AV-Hüttenwirts auf der Hochries bereits 19 Verletzte abtransportiert werden mußten, was die Gefährlichkeit des steilen Nordhangs unterstreiche. Wir erhielten vom Geschäftstellenleiter der Bergwacht Rosenheim die Bestätigung, daß in dieser Saison bisher lediglich drei Verletzte aus dem Nordhang geborgen oder abtransportiert werden mußten. Alle anderen Unfälle, zu denen die Bergwacht Rosenheim gerufen wurde, ereigneten sich im Gebiet Sagberg, an den Seitenalmen und an anderen Stellen und nicht im Nordhang der Hochries, der heute wie vor stark befahren wird und sich stetigender Beliebtheit erfreut. Bei den genannten Unfällen sind auch solche enthalten von Gästen der AV-Hochrieshütte, die nach Betriebschluß der Bergbahn und trotz Warnung, zum Teil bei Dunkelheit und mit ungenügendem Schuhwerk versehen, den Abstieg (ohne Skier!) über die lawinösen und vereisten Hänge der Seitenalmen versuchten und dabei verunglückten.

Die Bergbahn erhofft sich die Genehmigung zum Ausbau der Nordabfahrt gerade auch deswegen, damit auch ungeübtere Skifahrer nicht in Versuchung kommen, die direkte Abfahrt über den Steilhang zu wagen, sondern eine gepflegte Strecke mit flacherer Führung benutzen können.

Weiter behauptet der Alpenverein, die Bergbahn wolle drei Lifte im Gipfelbereich erstellen. Unser Antrag bezieht sich eindeutig auf zwei Lifte als Verbindung zwischen Hochriesgipfel und dem Gebiet Heuraffelkopf, Abereck, Predigtstuhl. Dem AV ist aufgrund ihm zugegangener Unterlagen durchaus bekannt, daß eventuell andere Liftstandorte lediglich als Alternative benannt wurden.

Der AV verschweigt ebenso schamhaft, daß allein durch die Zusammenarbeit mit der Bergbahn 1. die Wasser- und Stromversorgung der AV-Hochrieshütte gesichert werden konnte, 2. erst der Anschluß der sanitären Anlagen an die neu erstellte biologische Kläranlage der Bergbahn die weitere Offenhaltung der Hütte überhaupt erlaubt (behördliche Auflage!) und 3. sich die Besucherzahlen der AV-Hütte nicht ohne (wie der Hüttenreferent des AV lustigerweise formuliert), sondern durch das Vorhandensein der Bergbahn wesentlich erhöht haben. Dies bestätigen auch die anderen Hüttenwirte im Gebiet zwischen Karkopf und Riesenberg.

Leonhard Meider, Ingenieur
Hochries-Bergbahn



In dem Kessel hinter dem Rosenheimer Hausberg, der Hochries, will die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft trotz wiederholter Einsprüche der Grundstücksbesitzer, des Forstreviers von Cramer-Klett aus Aschau, einen Skizirkus errichten. Unser Bild, das dieser Top- am Hochriesgipfel aus aufgenommen wurde, zeigt einen Teil des betroffenen Gebietes. Redaktionsfoto

Die Zukunft der Hochries-Bergbahn hängt am Skizirkus

Regierung leitet auf Anordnung der Gesellschaft neues Raumordnungsverfahren ein — Verwirklichung bis 1985?

Der Skizirkus im Hochriesgebiet bleibt weiterhin im Gespräch. Neurendings hat die Regierung von Oberbayern auf Antrag der Hochries-Bergbahn-Gesellschaft ein Raumordnungsverfahren eingeleitet, das in den Jahren 1974 bis 1985 verwirklicht werden soll. Wie schon mehrfach berichtet, beabsichtigt die Gesellschaft neue Skiliftanlagen zu erschließen und Skilifte zu bauen. Entgegen den bisherigen Planungen würden die Liftanlagen so projektiert, daß sie nicht mehr in die sogenannte Zone C, die Schutzzone, kommen.

Nach Mitteilung der Hochries-Bergbahn GmbH sollen durch das neue Vorhaben die bereits bestehenden Anlagen (Sesselbahn, Großkabinenbahn, Stationsgebäude mit sanitären Anlagen, Gästehäuserbetriebe an der Mittel- und Gipfelstation und biologische Kläranlage am Hochries-Gipfel) vervollständigt werden. Besonders weist die Gesellschaft darauf hin, daß bei den bisherigen Baumaßnahmen auf die umgebende Wiederbegrünung und -bepflanzung der Baugelände großer Wert gelegt worden sei. Auch für die neuen Vorhaben ist die Wiederbegrünung vorwiegend in einem sogenannten Ritu-Strohmulchverfahren mit geeigneter Samenmischung und mehrmaliger Nachdüngung vorgesehen.

Weiter heißt es in dem Bericht, daß das Raumordnungsverfahren schutzwürdigen Interessen diene. Ferner soll eine Abstimmung mit anderen Planungen und

Projekten erfolgen; es werden deshalb 24 Träger öffentlicher Belange, darunter das Landesamt für Umweltschutz, der Deutsche Alpenverein, der Bund Naturschutz in Bayern und die Bergwacht, gehört. Die Regierung wird das Projekt intraspektiv prüfen, soweit die Planungen nicht in die Zone C der „Erholungslandschaft Al-

pen“ zu liegen kommen (Ski-Schlepplifte) und damit nach Maßgabe der entsprechenden Verordnungen von vorneherein ganz oder teilweise landesplanerisch unzulässig sind. Die Hochries-Bergbahn-Gesellschaft hatte bereits im Dezember 1973 die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens beantragt. Diesen Antrag lehnte die Regierung ab, weil die Planung in die Zone C, auch rote Zone genannt, übergriff. Daraufhin änderte die Gesellschaft die Trasse für den Skilift IV. Sie führt jetzt entlang der Zone C.

Ob es sich vor einem halben Jahr die Cramer-Klettsche Forstverwaltung eindeutig gegen dieses Vorhaben ausgesprochen hat, gibt die Bergbahn-Gesellschaft nicht an, im Bereich des Abergbeck, der Abergalmen, des Predigtstubs und der Grotzsch-Hütte die Verwirklichung eines Skizirkus voranzutreiben. Oberforstverwalter Sieghard Stimmert hatte damals von Baron von Kramer-Klett aus Aschau den Auftrag, den Behördenvertretern und der Bergbahn-Gesellschaft unmißverständlich klarzumachen, daß er auf seinem Grund und Boden keinen Skizirkus zulassen werde. Oberforstmeister Blasi von staatlichen Forstamt Aschau sprach sich aus forstwirtschaftlichen und ökologischen Gründen ebenfalls gegen die Verwirklichung des Skizirkus in die-

sem Gebiet aus. Er bekam vom Bund Naturschutz und anderen öffentlichen Einrichtungen Schützenhilfe, weil der Bau des Skizirkus in dieser Gegend die Erosion und somit die Verkarstung vorantreiben würde.

Positiv bewerten dieses Vorhaben die Bergwächter, die seit Jahrzehnten ihren Dienst auf der Grotzsch-Hütte versehen. Die Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins, der das Haus auf dem Hochriesgipfel gehört, spricht sich entschieden gegen die Pläne der Hochries-Bergbahn-Gesellschaft aus. Vorsitzender Dr. Günther Bauer teilte mit, daß vor einigen Wochen in einer Versammlung die Vorstandschaft von den AV-Mitgliedern aufgefordert wurde, eine Resolution herbeizuführen, damit die

Pläne der Bergbahn-Gesellschaft im Hochriesgebiet nicht verwirklicht werden können. Hierzu hält der Alpenverein bereits „ein ganzes Paket gewichtiger Gründe, die gegen die Errichtung des Skizirkus sprechen“, bereit. Als weiteres findet nunmehr eine Besprechung mit dem Hauptverein in München statt, wobei eine Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren ausgearbeitet werden soll.

Dr. Bauer: „Dem Alpenverein geht es nicht darum, die bestehenden Bergbahnen zu verteideln und zu diskreditieren, sondern in erster Linie darum, um weitere Eingriffe durch Bergbahnen in unsere Landschaft einzuschränken.“

Wie der Geschäftsführer der Hochries-Bergbahn, Norbert Weisbrach, damals bei der sogenannten Behördenfahrt unverblümt sagte, ist die Hochries-Bergbahn in der Zukunft nur dann lebensfähig, wenn der Skizirkus zustande kommt. Kein Wunder also, daß sich die Bergbahn-Gesellschaft mit allen Mitteln für die Verwirklichung des Skizirkus einsetzt. -w-k-

Der Leser hat das Wort

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Briefe unserer Leser geben die Meinung der Verfasser wieder und bedeuten keine Stellungnahme der Redaktion zu den jeweils angesprochenen Themen. Die Redaktion behält sich bei Leserbriefen das Recht auf Kürzung vor.

Die Redaktion

Die Zukunft der Hochries-Bergbahn

Es mag Zufall sein, daß in Ihrer Nummer vom 23./24. März 1974 sich zwei Aufsätze mit Skipisten beschäftigen, nämlich auf Seite 4 der Beitrag „Samtpisten, von denen die Gäste noch im Sommer träumen“ und auf Seite 11 der mit der Überschrift „Die Zukunft der Hochriesbergbahn hängt am Skizirkus“. Der ganz und gar nicht erbauliche Zustand der Pisten in Savoyen ist gekennzeichnet im letzten Satz dieses Aufsatzes: „Ski total — muß immer totaler werden, wenn man die Gäste halten will.“

Dieser Satz trifft den Nagel auf den Kopf: einmal begonnen, muß der Ausbau der Pisten und sogenannten Aufstiegshilfen, das Angebot an Restaurationsbetrieben und Hotels immer perfekter werden, um die Zukunft zu sichern. Im Volksmund nennt man dies „Salami-taktik“: ein Stück nach dem anderen, bis zum totalen Sieg über Natur und Menschenverstand!

Wenn die Hochriesbergbahn heute behauptet, sie könne ohne die geplanten Skiabfahrten und zahlreichen Lifts nicht existieren, dann ist dies nur ein Beweis für die Sinnlosigkeit der bisherigen Investitionen. Warum hat man nicht von Anfang an einen Gesamtplan aufgestellt und dessen Genehmigung betrieben?

Sollte es Tatsache sein, daß eine Bergbahn nicht mehr ohne diese umfangreichen Zusatzeinrichtungen wirtschaftlich existieren könne, so halte ich es immer noch für besser, eine Finanzgesellschaft geht baden, als daß für alle Zeiten ein ganzes, großes, herrliches und bis jetzt vom Rummel verschontes Alpengebiet verbaut und landschaftlich ruiniert wird.

Und ich halte dafür, daß die eingeschalteten Behörden und anderen Stellen nicht dafür da sind, die Gewinnmaximierung einer Finanzgesellschaft zu sichern, sondern die wirklichen Interessen der Allgemeinheit zu vertreten. Dies kann heute im Zeitalter der Industrialisierung und Umweltverderbnis nur heißen: die Natur zu schützen, die Wohlfahrtswirkungen des Waldes sichern und die Landschaft unverdorben zu erhalten!

Walter Blasy

Oberforstmeister
Aschau/Chiemgau, Am Hofbühl 5

Für Ausbau der Abfahrt nach Frasdorf

Gemeinderat befaßte sich mit Plänen der Hochries-Bergbahn

Der erste Tagesordnungspunkt der letzten Sitzung des Frasdorfer Gemeinderats betraf die geplante Erweiterung der Skilabfahrten und den Neubau von Skiliften im Hochriesgebiet durch die Hochries-Bergbahn-GmbH. Samerberg-Grainbach. Hinsichtlich dieser Vorhaben wurden nach eingehender Durchsprache von seiten des Gemeinderats keine grundsätzlichen Bedenken erhoben, vorausgesetzt, daß die Ostabfahrt nach Frasdorf gleichzeitig mit der Nordabfahrt in Richtung Grainbach ausgebaut wird. Die Gemeinderäte wiesen darauf hin, daß es sich bei der Skiabfahrt nach Frasdorf um eine traditionelle Familienabfahrtsstrecke handelt, die bereits seit über vierzig Jahren befahren wird.

Im weiteren Sitzungsverlauf teilte Bürgermeister Franz Xaver Stettner mit, daß die Autobahnhaltestellen der Bundesbahnbusse der Linie München — Reit im Winkl verlegt werden sollen. Der Gemeinderat sprach sich dafür aus, der Bundesbahn als künftige Haltestelle den Frasdorfer Bahnhofplatz vorzuschlagen. Die Gemeinde ist auch im Hinblick auf den Fremdenverkehr sehr daran interessiert, daß die Bundesbahnbusse den Ort Frasdorf in das Streckennetz einbeziehen. Weiter unterstrichen die Gemeindevertreter die Absicht der Gemeinde, den Grund der früheren Bundesbahngleisstrecke durch Kauf zu erwerben. Für dieses Vorhaben erwarte

man einen Geldzuschuß des Umweltschutzministeriums.

Unter bestimmten Auflagen genehmigte der Gemeinderat den Bauplan von Leonhard Leicher aus Röcka für den Bau eines Geräteschuppens im Ortsteil Röcka. Bürgermeister Stettner teilte mit, daß im Frasdorfer Schwimmbad eine größere Anzahl Waschbetonplatten abhandgekommen ist. Es wurden Maßnahmen eingeleitet, die einen weiteren Verlust ausschließen werden. Weiter sprach sich der Gemeinderat dafür aus, die jetzige Umzäunung des Schwimmbadgrundstückes durch einen stabileren Zaun zu ersetzen, um dadurch eventuell möglichen Unfällen vorzubeugen.

Nach eingehender Behandlung genehmigte der Gemeinderat einstimmig den Investitionsplan der Gemeinde bis zum Jahr 1977 in Höhe von etwa 2 Millionen Mark. Der Plan umfaßt unter anderen die Schulhausrenovierung (Altbau), den Schwimmbadausbau (Umwälzanlage), Straßenbauvorhaben (Wessen-Daxamühle; Badweg; Aufeldstraße; Straßen nach Wildenried, Lederstube und Gasbichl), den Ankauf und Ausbau des ehemaligen Bahnhofsgeländes, sowie die Wasserversorgung der hochgelegenen Ortsteile und die Einrichtung eines Kindergartens.

Der Streit um die Hochries

Im Bayerischen Fernsehen — Studienprogramm — lief ein objektiver Bericht unter dem Titel: „Der Streit um die Hochries.“ Es kamen auch der Alpenverein, Sektion Rosenheim, und die Junge Union, Referat Naturschutz, als Gegner des Hochries-Skigebietes zu Wort.

Ein Funktionär der beiden Institutionen äußerte sich wie folgt: „Wir glauben, daß hier ein schwerwiegender Eingriff in den Naturhaushalt gemacht wird, insbesondere in dem geplanten ‚Skizirkus‘ oben auf dem Berg. Dort nämlich sind seltene Karstgebiete, die von ehemaligen Gletschern stammen. Auch gibt es dort seltene Pflanzen; wir sind der Ansicht, daß diese Pflanzen gerade durch einen vermehrten Skifahrer-Befall zerstört werden würden.“

Zu diesem Zitat erlaube ich mir festzustellen:

Die Karstgebiete werden ohne Schnee von Skifahrern höchstwahrscheinlich gemieden, da zum Beispiel die Skibeläge in diesem Fall schnell Schaden nehmen würden. Andererseits wären dem Karstgestein meiner Ansicht nach die Stahl-

kanten der unbeherrschten Skifahrer, welche ohne Schnee dort zu laufen gedenken, nicht zumutbar. Hieraus folgt logischerweise die Empfehlung, die Karstgebiete zur schneelosen Zeit nicht zu befahren.

Dem vermehrten „Befall“ der Pflanzen durch Skifahrer kann man, wie ich meine, durch die Freigabe der Hänge nur bei Schneelage vollständig begegnen. Die durchschnittliche Schneehöhe im Gebiet Abergäck-Predigtstuhl beträgt selbst in schneearmen Wintern von Dezember bis April zwischen einem und drei Metern. Es kann daher als unwahrscheinlich angenommen werden, daß zu Fall kommende Skifahrer die zu schützenden Pflanzen durch diese Schneedecke hindurch beschädigen könnten.

Fazit: Der Streit um die Hochries-Bergbahn hat von seiten der Gegner allmählich unglaubwürdige Formen angenommen. Wessen Interessen werden von dieser Seite her eigentlich vertreten?

Dipl.-Ing. H. E. Kratzer
Professor an der Fachhochschule
in Rosenheim

An die
Regierung von Oberbayern
-Höhere Landesplanungsbehörde-

8 München 22
Postfach

19.2.1974

—

1/vh

6.Noi 1974

**Erweiterung der Skifahrten und Neubau von Skiliften im Hochries-Gebiet
durch die Hochries Bergbahn GmbH, Semerberg-Grainbach
z.d.Schreiben vom 19.2.1974 Az 800-1343/74 V 12 I,26**

Sehr geehrte Herren!

Zum oben genannten Raumordnungsverfahren nimmt der Deutsche Alpenverein
wie folgt Stellung:

I.

Der seinerzeit erbatte, von Grainbach in den Bereich der Ebenwald-Alpe
führende Sessellift verfügt zwar über ein als günstig zu bezeichnendes
Abfahrtsgelände, angesichts der relativ geringen Höhenlage der Berg-
station und der damit zwangsläufig verbundenen Schneunsicherheit war
jedoch von vorneherein abzusehen, daß nur allzubald der Wunsch und die
Forderung nach einer Verlängerung der Einrichtung in höhere, schnee-
sichere Lagen kommen würden. Diesen dadurch nachzukommen, daß man den
Sessellift durch eine Großschinenseilbahn nach oben aufstiecke, kann
aus mehrfachen Gründen nur als denkbar problematisch bezeichnet werden.
Denn einmal lassen sich zumindest zeitweise ganz offensichtlich die
Kapazitäten der beiden Bahnen nicht zur Deckung bringen. Dies wird
zwar in Abrede gestellt. Daß dem jedoch tatsächlich so ist, beweist
die immer wieder laut werdende Forderung, die zur Bergstation des
Sessellifts führende Straße für den öffentlichen Verkehr unange-
schränkt freizugeben.

Der Deutsche Alpenverein wendet sich mit aller Entschiedenheit gegen
die Erfüllung dieses Verlangens, da die immer negativen Folgen einer
solchen Freigabe im Alpenraum nur allzu bekannt sind.

Zum zweiten wurde die Großkabinenbahn projektiert und schließlich genehmigt, ohne daß ausreichende Überlegungen über geeignete Skibefahrtsmöglichkeiten angestellt wurden, obwohl gerade dies ja ganz offensichtlich der Grund für die Verlängerung der Bahn war.

Denn, daß die nach Freedorf führende Abfahrt weder im Hinblick auf ihren Zustand noch im Hinblick auf die ja heute noch fehlende Verbindung zur Talstation nicht befriedigen könnte, hätte angesichts bereits mehrerer in Oberbayern vorhandener negativer Beispiele (Kauschberg, Herzogstand) und im Anbetracht der Entwicklung des Pistenstilllaufes auch zum damaligen Zeitpunkt schon ohne weiteres vorhergesehen werden können. Dies umso mehr, als es keineswegs an warnenden Stimmen gefehlt hat, die sowohl von Behörden als auch von Verbänden erhoben worden waren.

Das Projekt kann somit alles in allem nur als Musterbeispiel für mangelnde fachliche Beratung, für unternehmerische Ungeduld und für mangelnde Standfestigkeit der Genehmigungsbehörden bezeichnet werden.

Der jetzt vorliegenden Planung über den Neubau bzw. die Erweiterung von Skibefahrten und Liften muß zwar bescheinigt werden, daß sie den optimalen Versuch darstellt, aus dem nun einmal Gegebenen das Bestmögliche zu machen. Der Deutsche Alpenverein lehnt die Durchführung jedoch aus nachstehenden Gründen ab:

- 1.) Das mit den Bezeichnungen Gipfelgrut, Holzrohütte, Predigtstuhl, Abergack, Neureffelkopf, Paradies und Riesenhütte umrissene Gebiet war von jeher eine Domäne der Tourenfahrer im Winter und der Bergwanderer im Sommer, die sich einerseits keine kostspieligeren Fahrten leisten konnten und die andererseits Räume suchten, die noch nicht für den ausgesprochenen Massensport erschlossen und deshalb mit technischen Einrichtungen versehen waren. Da es Gebiete solcher Art in den bayerischen Alpen nicht mehr allzuviel gibt, sollte dieses nach Auffassung des Deutschen Alpenvereins als solches erhalten bleiben. Den Tourenskifahrer nur noch in die weniger attraktiven Räume zu verweisen und dem auf mechanisierte Aufstiegehilfen angewiesenen Pistenkispport jede dafür vom Gelände her geeignete Möglichkeit zur Verfügung zu stellen, erschien dem DAV eine zu kurzfristige Entscheidung, die schon deshalb fragwürdig wäre, weil niemand mit Sicherheit vorhersehen kann, ob und wie lange sich der zweifellos auch sehr stark von modischen Einflüssen beherrschte Pistenkispport als ausgesprochene Massensportart hält.

- 2.) Auch wenn versichert wird, daß sämtliche in diesem Gebiet zu erbauende Lifte im Sommer stillgelegt werden, so bleibt eben doch die Tatsache einer mit Liftstützen usw. nicht gerade verzierten Landschaft, die für den Höhenwanderer von allen Seiten her eingesehen werden kann. Da außer den Schleppliften auf jeden Fall ein Sessellift errichtet werden soll, besteht bei entsprechend hoher Sommerfrequenz durch Wanderer wohl immer wieder die Versuchung, diesen auch in der schneefreien Saison in Betrieb zu setzen. Das könnte im Laufe der Zeit dazu führen, daß das betenisch noch zu den interessanteren Arealen zählende Gebiet allmählich zu sehr belastet wird.
- 3.) Der am Riesensattel beginnende, durch den Nordhang nach Westen führende 5m breite Skiweg wird bei nicht sehr günstigen Schneeverhältnissen skifahrerisch immer noch dann problematisch bleiben, wenn auf der immerhin 700m langen Strecke einige Ausweichstellen bzw. Abzweigungsmöglichkeiten eingebaut werden; denn auch diese sind vom Colada her in ihrer Ausdehnung doch recht beschränkt. In diesem Zusammenhang darf versorglich schon jetzt darauf hingewiesen werden, daß eine allenfalls für später ins Auge gefaßte Verbreiterung dieses Skiweges im Hinblick auf die nach Aussage der Forstverwaltung bestehende Schutzwaldeigenschaft und noch mehr aus naturschützerischen Gründen als völlig undiskutabel bezeichnet werden muß. Die "Salomitaktik" ist von den Unternehmern zu oft praktiziert und zu sehr strapaziert worden, als daß sie künftig noch verfangen könnte.
- 4.) Auch der an den Skiweg anschließende Teil der Nordabfahrt mit einem Gefälle von 54% kann infolge der doch beträchtlichen Steilheit und der damit verbundenen Ermöglichtheit einer maschinellen Pistenpflege wohl kaum als nur annähernd ideale Abfahrt für das Massenspublikum bezeichnet werden. Hinzu kommt, daß in diesem Teilabschnitt bei entsprechenden Schneeverhältnissen immer mit einer gewissen Lawinengefährdung gerechnet werden muß, die auch durch Verbauungen und Lawinensprengungen nie zur Gänze zu beseitigen ist.

Zusammenfassend vertritt der Deutsche Alpenverein die Auffassung, daß derartige - nebenbei bemerkt - auch mit ganz erheblichen Kosten verbundene Eingriffe in die Landschaft nicht gerechtfertigt sind, um damit nachträglich ein von Anfang an verfehltes Projekt zu "sanieren", wobei dann eine zwar den vorgegebenen Voraussetzungen bestmögliche, aber - gewissermaßen absolut gesehen - doch nur recht zweitklassige Lösung erreicht wird.

II.

Sollte entgegen diesem ausdrücklichen Votum des Deutschen Alpenvereins aufgrund anderer, allenfalls positiver Stellungnahmen die Genehmigung der vorliegenden Planung ins Auge gefasst werden, so wird beantragt, sie mit nachstehend genannten Auflagen zu verbinden:

- 1.) Denkbar größtmögliche Schonung des vorhandenen Bausbestandes.
- 2.) Größtmögliche Zurückhaltung in Bezug auf Erdbewegungen, insbesondere auch im Hinblick auf die Auffüllung von Dolinen.
- 3.) Bestmögliche Einpassung aller mechanischen Aufstiegsanlagen samt Zubehör in die Landschaft vor allem auch durch entsprechende Farbgebung.
- 4.) Einbau von mechanisch und biologisch wirksamen Lawensicherungen in die entsprechenden Abschnitte der Nordabfahrt, die geeignet sind, zugleich gewissermaßen als Kristallisationspunkte für die allmählich sich von Natur aus entbahnende Niederbewaldung des Nordhangs zu dienen.
- 5.) Präzisierung und Konkretisierung der Pläne zur Unratbeseitigung auch im Bereich der Lifts.

Es wird gebeten, die in den vorgenannten Ziffern aufgeführten Fragen an Ort und Stelle zu klären und entsprechende Festlegungen zu treffen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

(Heinrich Frank)
Vorsitzender des Verwaltungsausschusses

Für und Wider: Die letzte Chance

...für die Seilbahn

„Würden Gesellschafter der Hochries-Seilbahn betrogen?“ — So lautet eine Schlagzeile in unserer Ausgabe vom vergangenen Wochenende. Es geht um mehr, als nur um einen Feil von möglicher Wirtschaftsmannipulation in der Größenordnung von Millionenbeträgen. Es steht die Zukunft der Hochries KG auf dem Spiel und damit die Existenzgrundlage vieler der rund 1200 Kommanditisten.

Bei knapp 20 Millionen Mark Einlagen liegt der durchschnittliche Anteil der einzelnen Gesellschafter bei 15 000 Mark. Wie Verwaltungsvertragsmitglied Walter Linder aus Salingen erklärte, sind es nur wenige, die „groß“ eingestiegen sind. Es sind also in der Mehrzahl Rentner, Pensionäre, Beamte, Angestellte und Arbeiter, die ihre Hoffnungen und nicht selten ihr mühselig Ersparnis in die KG gesteckt haben.

Nach dem derzeitigen Stand der Dinge können sie ihre Einlagen als Verlust abschreiben. Ihnen bleiben, so Walter Linder, nur zwei Möglichkeiten: sie könnten versuchen, ihr Geld durch eine Schadensersatzklage gegen den Generalvollmächtigten zurückzubekommen, und sie könnten hoffen, daß die Seilbahn doch noch ein florierendes Geschäft wird.

Und hier sollten sich die Verantwortlichen im Landkreis Rosenheim Gedanken machen. Zugegeben, Landschafts- und Naturschützer haben nicht Unrecht, wenn sie behaupten, die Hochries-Seilbahn trage nicht unbedingt zur Verschönerung und Erhaltung der Natur bei. Doch sollte man den Tatsachen ins Auge sehen. Die Seilbahn selbst steht, und auch der salviste Naturschützer kann jetzt nicht mehr für den Abbruch des Millionenprojekts plädieren.

Was nützt eine Seilbahn, die im Winter keine Abfahrt und keinen Skizirkus aufweist? Ihr wirtschaftlicher Erfolg wäre gleich Null, laufende Verluste führten zur Schließung der Hochries-Seilbahn. Es gibt in unserem Raum nicht nur Landschaftschützer. Tausende von Skifahrern würden es sicherlich begrüßen, wenn sie vor ihrer „Hausfur“ ein Skigebiet hätten, das nicht besser und schlechter ist, als viele andere auch. Gerade die Rosenheimer Skilanz müssen nämlich weite Strecken fahren, um ihrem geliebten Sport frönen zu können.

Daß die Genehmigungen für Abfahrt und Sesselbahn fehlen, daß der Raumordnungsverfahren nicht abgeschlossen ist, dafür können die Kommanditisten nichts. Als sie in die Gesellschaft ein-

gestiegen sind, wurde ihnen ein Projekt ohne Komplikationen evisiert.

Am kommenden Donnerstag fällt die Entscheidung — die letzte Chance für die Hochries-Seilbahn. Eine Abordnung von Behörden und Regierungsvertretern wird das Gelände besichtigen, um über das Raumordnungsverfahren endgültig zu entscheiden. Vielleicht könnten sich die Zuständigen bei ihrer Besichtigung darauf besinnen, daß von ihrem Entschluß die Zukunft von 1200 Kommanditisten mit abhängig ist. Oder sollen diese — wie es scheint — gewissen Gesellschafter dafür helfen, daß sie ihr Ersparnis in gutem Glauben auf Gewinn in das Projekt gesteckt haben?

Reibt allerdings die grundsätzliche Frage offen, ob sich eine Hochries-Seilbahn jemals rentieren wird. Diese Fragen zu klären, ist den Fachleuten vorbehalten.

Marc Enders

... oder die Hochries?

Wenn man nur lange genug auf die Trübsandstube drückt, wird selbst das Umweltministerium um beiden Augen blind. Nach diesem Motto versuchen sich bislang die Spowalter finanzieller Gruppeninteressen zwischen Ländern und Bundesländern am Ausverkauf der Landschaft. Und sie hatten Erfolg damit — bisher wenigstens. Jetzt steht der neueste Feil an, die Hochries KG. Sollen jetzt 1200 arme Rentner (vielleicht finden sich auch noch ein paar Sozialhilfeempfänger), jedenfalls lauter „kleine Leute“, das rechte Alibi für eine Erpressung der Umweltschützer hergeben?

Abgesehen davon, daß an dieser Darstellung der Zusammensetzung der Kommanditengesellschaft doch erhebliche Zweifel angemeldet werden dürften, war jedem halbwegs vernünftig und logisch denkenden Kenner des Hochriesgebietes von vorneherein klar, daß dieses Projekt irgendwann einmal Schiffbruch erleiden mußte. Und das nicht erst, seit von Manipulation gesprochen wird.

Daß Tausende von Skifahrern diese Seilbahn begrüßen, mag durchaus zutreffen. Ob sie diese Möglichkeit der sogenannten „mechanischen Anstiegshilfe“ auch nützen würden, hätte die erste Frage sein müssen. Im Hochriesgebiet gibt es gewiß herrliche Hänge zum Skilaufen. Was es nicht gibt, ist eine Abfahrt, wie sie vom größten Teil des Skilahrerheeres noch immer gewünscht wird: autobahnartig, nicht zu schwierig, lawinsicher, gewaltig oder jedenfalls ohne viele Buckel, eine gepflegte Familienabfahrt also. Diese

Feile wird es an der Hochries aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten nie geben. Vor dieser und etlichen anderen Tatsachen verschloß man am Fuß des Rosenheimer Hausberges von Beginn der Planungen an die offenbar abnehmend profitgetriebenen Augen.

Jedem, der sehen konnte, wurde immer deutlicher, daß die Träume von einer echten „Hochries-Abfahrt“ und von einem Skizirkus am Predigtstuhl und am Aberg-Eck nur durch rigorose Eingriffe in die Natur, durch beträchtliche Erdbewegungen à la Kempenwand, durch eine Zerstörung der Landschaft zu erreichen gewesen wären. Die Hochries KG wußte jedenfalls von diesen Schwierigkeiten und vom dem Risiko, das man mit dem vorzeitigen Bau der Seilbahn einging. Man wußte schließlich auch von den Problemen anderer Seilbahngesellschaften in der „Nachbarschaft“, zum Beispiel der Hochleinsbahn. Warum also jetzt das große Lament?

Gewiß, 1200 biedere Kommanditisten, die sich in gutem Glauben auf Gewinn getraut hatten, werden jetzt wahrscheinlich um ihren Einsatz gebracht. Aber wer nicht auch jedem von ihnen klar, auf welches finanzielle Abenteuer er sich da einließ? Und vor allem: Welches Interesse hatte denn jeder einzelne dieser „armen Leute“, die mindestens 10 000 Mark einbringen sollten? Es lag doch wohl niemand an der Erhaltung der Landschaft, am Gemeinwohl? Vielmehr stand hinter der Entscheidung, Geld in dieses Projekt zu investieren, privates Gewinnstreben — und sonst nichts!

Wer an der Börse spekuliert, kalkuliert Verluste ein. Wer mit der Landschaft spekuliert, dem einzigen, was an Allgemeingut tatsächlich noch geblieben ist, sollte sich nicht wundern, wenn er für die Kastration der Natur bezahlen muß.

Wenn das Streib-Ministerium den Titel „Umweltschutz“ weiter für sich beanspruchen will, muß es irgendwann einmal hart bleiben. Der Zeitpunkt dazu ist gekommen. Streibis mit viel Verschlackbeeren bedachter „Alpenplan“ ist in Gefahr, wieder einmal beträchtlich ampeknobert zu werden. Die Verantwortlichen sollten sich deshalb nicht scheuen, endlich einmal ein Exempel zu statuieren!

Wenn's mit dem Natur- und Landschaftsschutz schon nicht geklappt hat, könnte Streib die Gebäude der Hochries KG zur Erinnerung an die „letzte Seilbahnpleite in den bayerischen Vorkriegs“ noch unter Denkmalchutz stellen!

Mandred Stöger

HOCHRIES BERGBAHN GMBH.

N. Weinbruch in Firma

Hochries Bergbahn GmbH. - 8201 Samerberg-Grainbach



Rundschreiben
an alle Gesellschafter

8201 Samerberg-Grainbach
Ebenwald
Tel. (0 80 32) 84 04

~~xxxxxx~~
~~xxxxxx~~
~~xxxxxx~~

Bankverbindung:
Hypo-Bank Rosenheim,
Konto-Nr. 125 326

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Datum

8.6.1974

Sehr geehrte Gesellschafter!

In einer äußerst gefährlichen Situation für die Hochries KG und damit für Sie alle, welche in gutem Glauben ihr Geld diesem Unternehmen anvertrauten, sehe ich mich gezwungen, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Sie wissen, daß ich seit 1972 Geschäftsführer bin. Zu dieser Bestellung kam es aufgrund meiner eigenen Bewerbung für die Hochries-Bergbahn. 1971 trat ich so in die Unternehmensgruppe REAL des Herrn Zachow ein und führte dort ab Mai 1971 vorübergehend ein Bauunternehmen, weil das Werden der Bergbahn bzw. der Start der Ihnen angekündigten Investitionen (Baubeginn der Hochries-Großkabinenbahn) noch nicht in Sicht war. Erst als durch die Kommanditgelder-Werbung eine Finanzierung sicher erschien, wurde ich in einer Gesellschafterversammlung der Hochries GmbH. zum Geschäftsführer bestellt.

Ich bin und war somit noch lange kein "Zachow-Gefolgsmann". Über die Entwicklung der KG. sind Sie weitgehend durch entsprechende Informationen unterrichtet, auch zusätzlich und dankenswerterweise durch einige Herren aus Ihren Reihen, die seit Ende 1973 im Verwaltungsrat tätig sind. In engster Zusammenarbeit mit diesem neuen Verwaltungsrat habe ich als alleiniger Geschäftsführer seit Herbst 1973 versucht, alles Menschenmögliche dafür zu tun, daß die Gesellschaft nicht einem frühzeitigen und unnötigen Ende entgegengeht. Die Manipulationen, die zu Beteiligungen der Hochries KG. in Bereichen außerhalb unseres heutigen Firmensitzes Samerberg führten, waren laut Beschluß der letzten Gesellschafterversammlung vom 23.11.1973 aufzuhellen. Demzufolge wurde das Rechtsanwaltsbüro Dres. L.Erdl, J.Wunderlich und Partner, 8 München 2, Karolinenplatz 2, Tel. 089-591161 durch mich

- 2 -

durch mich

beauftragt, ein Rechtsgutachten über alle Zusammenhänge zu erstellen. Dieses Gutachten liegt seit dem 2. April 1974 vor. Es umfaßt 70 Seiten und kann demzufolge unmöglich allen unseren über 1000 Gesellschaftern zugestellt werden.

Weiter wurde die Firma WIBERA AG., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung, 8 München 2, Promenadeplatz 10 (Herr Dr. Kappelmaier), Tel. 089-293273, als unabhängiges Unternehmen beauftragt, unverzüglich die Bilanzen der Hochries KG. von 1972 und 1973 zu prüfen. Dieser Prüfungsbericht für 1972 liegt seit dem 15. Mai 1974 vor, für 1973 erwarten wir in Kürze ebenfalls den Bericht. Die Prüfung der Unterlagen des Geschäftsjahres 1972 umfaßt über 80 Seiten. Aus dem Rechtsgutachten und der Wirtschaftsprüfung für 1972 und 73 sollte Ihnen baldigst eine Zusammenfassung mit Rundschreiben zugehen, an welchem gerade vorbereitend gearbeitet wird.

Ich muß Ihnen aufgrund des Ergebnisses sowohl des Rechtsgutachtens, als auch des Prüfungsberichtes 1972, die ich gegen die ausdrückliche Anweisung Herrn Zachows in Auftrag gab, sowie der seit Dezember 1973 laufenden Verwaltungratssitzungen hier in München, wo glücklicherweise seit damals die Kommanditisten mehrheitlich vertreten sind und mir jede nur mögliche Unterstützung gaben, folgendes mitteilen und dies heute, weil ich morgen bereits meine Abberufung durch Herrn Zachow und seine Gesellschafter in der GmbH. (das ist seine Familie) erwarten muß, weil ich entweder wegen angeblicher Verletzung seiner Interessen verstoßen habe (Klage wegen Winklmoos) oder wegen angeblicher Unfähigkeit. Dann dürfte eine noch nicht zu überschende Verschleierung Platz greifen, was nach den geltenden Gesetzen leider nicht sofort verhindert werden kann:

1. Nach den mir vorliegenden Unterlagen muß Herr Zachow als wirklich Alleinverantwortlicher und Initiator der Hochries-Bergbahn-Gesellschaft von Anfang an gewußt haben, daß die Ihnen versprochene Rendite nicht erzielbar sein würde.
2. Die von Herrn Zachow gutgeheißenen und gestarteten Bauten an der Hochries wurden begonnen, ohne daß die als vorhanden bezeichneten Rechte für die notwendigen Skiabfahrten und Skilifte gesichert waren.
3. Es wurden mit den Kommanditgeldern Millionenumsätze getätigt, die zu einem wesentlichen Teil zum Vorteil von Firmen des Herrn Zachow verwendet wurden.

verwendet wurden.

4. Dies trifft insbesondere für den Kauf der Winklmoos-Sesselbahn Friedel KG. Reit im Winkl zu. Nach Vorlage des Rechtsgutachtens wurde Herr RA. Dr. Wunderlich beauftragt, gegen Herrn Erich Zachow in 8 München 90, Sutnerstr. 2, Tel. 089-645515 Zivilklage einzureichen. Die Klage umfaßt 17 Seiten, der Gesamtschaden zu Lasten der Hochries KG. aus diesem "Geschäft" beträgt nachweisbar über DM 2,9 Millionen! In der Klage werden fortlaufend die §§ 276, 459, 463, 812, 823 BGB. angeführt (siehe Anlage) und die Beweismittel angeboten, die sämtlich in unserem Besitz sind. Erst durch diese vorgenannten umfangreichen Recherchen konnte u.a. bewiesen werden, daß die Reit i.W.-Sesselbahnen noch nie einen Gewinn erwirtschaftet haben, im Gegenteil von 1968 bis 1972 einen Gesamtverlust von DM 405.604,22 (Seite 7 der Klage gegen Zachow) ausweisen. Diese Verluste sind in den von Herrn Zachow eigener Firma REVISA erstellten Bilanzen ganz deutlich ausgewiesen, Herr Zachow hat aber zur damaligen Kaufentscheidung dem Verwaltungsrat und der Geschäftsführung im Gegenteil allein für die Winklmoosbahn für die Jahre 1969 bis 1972 Gewinne von 298.526.-- vorgelegt. Die wirklichen Bilanzen konnten erst lange nach dem Kaufvertrag zur Aufhellung eingesehen werden! Unser Rechtsanwalt hat erreicht, daß infolge der Brisanz der Klageschrift gegen Herrn Zachow bereits am 14. Juni 1974 erster Termin beim Landgericht stattfindet und die Klage während der Gerichtsferien nicht ruhen wird.
5. Die Übernahme des Bauvorhabens Eisenärzt, das von den Firmen REAL bereits begonnen war, diente keineswegs zur evtl. Gewinnmaximierung der Bergbahn-Gesellschaft, sondern nur zum Vorteil der REAL-Firmengruppe (Entlastung bei Bankkrediten). Dies ergibt sich eindeutig aus dem Rechtsgutachten und dem Wirtschaftsprüfungsbericht. Die Renditeerwartungen, welche Herrn Ospalek vorgelegt wurden, sind samt und sonders unrealistisch.
6. Die Beteiligung am Berghotel Ruf muß heute nach Aufhellung der Hintergründe damit erklärt werden, daß dieses Objekt von einem Herrn Schiele aus Pforzheim an Herrn Zachow herangetragen wurde. Zwischen den beiden Genannten bestanden langjährige Verbindungen, für das Objekt Berghotel Ruf hat dann Herr Schiele auch Provisionsvorschuß für die Vermittlung in Höhe von DM 6.013,40 erhalten, berechnet wurden als Endsumme DM 25.000.-- (laut Bericht WIBERA Tz.142).
7. Herr Zachow bzw. seine Familie ist und war tätig als Verwaltungsrat, Generalbevollmächtigter aller seiner Firmen und/oder Mehrheitsgesellschafter in diesen, Geschäftsführer der REVISA-Treuhand- und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Ich habe inzwischen der zuständigen Kammer als Aufsichtsorgan für Treuhandgesellschaften in Deutschland, der Wirtschaftsprüfungskammer in Düsseldorf zu Händen des Hauptgeschäftsführers ein Exemplar des Prüfungsberichtes 1972 übersandt

Übersandt

und darum gebeten, aufgrund des brisanten Inhaltes unverzüglich tätig zu werden und weiteres zu veranlassen.

Alle Bilanzen seiner Vielzahl von Firmen erstellt Herr Zachow mit der REVISA also selbst und unterzeichnet diese in den meisten Fällen. Hieraus ergibt sich zwangsläufig eine Tätigkeit des Herrn Zachow für seine Zwecke im Zusammenhang mit seinem jeweiligen Status in diesen Firmen. So allein ist auch die Bewertung der Winklmoos-Sesselbahn Friedel KG, Reit i.W. zu sehen.

8. Die Hochries Bergbahn KG. hat bisher leider nur Verluste aufzuweisen, die durch die "Beteiligungen" immer weiter steigen und die vorhanden gewesene und ausreichende Substanz auffressen. Eine Aussicht, die Gesellschaft zu retten, besteht nur, wenn

- a) die Einflußnahme der Gegenseite endgültig und sofort unterbunden werden kann und
- b) alle Beteiligungen außerhalb des reinen Bergbahnbereiches an der Hochries abgestoßen und die Rechte für Abfahrt und Lifte an der Hochries nachträglich noch gesichert werden können. Für letzteres arbeitet z.B. die Geschäftsführung ebenfalls seit 1972 ununterbrochen, es ist zu hoffen, daß eine Regierungsgenehmigung noch in diesem Monat erreicht werden kann.

9. An meiner weiteren Tätigkeit, die wohl als grundlegend dafür angesehen werden muß, daß die vorgenannten Zusammenhänge so relativ schnell aufgeklärt werden konnten, wird die Gegenseite nicht interessiert sein! Meine "Ablösung" kann damit begründet werden, daß ich ja eindeutig gegen die Interessen des Herrn Zachow als Generalbevollmächtigten gearbeitet habe, im Interesse aller Kommanditisten.

Der Ersatz des Geschäftsführers durch einen Mann "seines Vertrauens", der natürlich von keinerlei Sachkenntnis belastet ist, muß der Gegenseite schon deswegen wichtig erscheinen, weil der neue Geschäftsführer als erstes die Rücknahme der bereits anhängigen Zivilklage (auf Rückgabe des unter P.4 genannten Betrages für Reit i.W.) erwirken soll. Herr Zachow hatte mich bereits aufgefordert, die Klage zurückzunehmen, was ich rundweg ablehnte. Der Schaden, welcher der Gesellschaft erwachsen kann durch Bestellung eines nicht-qualifizierten Geschäftsführers ist nicht abzuschätzen.

Ich bitte hiermit jeden einzelnen Gesellschafter dringend darum, alles zu tun, damit die hier zutagegetretenen Manipulationen so schnell wie möglich aufgehellt werden können, damit die zu Unrecht an Herrn Zachow bzw. die Firmen seiner Gruppe geflossenen Gelder unserer Kommanditisten der Hochries KG schnellstens wieder zufließen. Die Hochries KG braucht jede Hilfe ihrer Gesellschafter, damit die Gegenseite nicht obsiegt und Ihre Millionen evtl. durch Konkurs verloren gehen, woraus der Gegenseite nur Vorteile erwachsen würden. Neben der von uns anhängig gemachten Zivilklage liegen bereits Strafanzeigen von Kommanditisten gegen Herrn Zachow bei der Staatsanwaltschaft München I vor.

Ich schreibe Ihnen dies, damit in Ihrer aller Sinne weiter dafür gearbeitet werden kann, das Kapital zu erhalten und dem weiteren Zugriff der Gegenseite entzogen bleibt. Ohne entscheidende Hilfe aller Gesellschafter ist mir aber eine Weiterarbeit nicht mehr möglich. Durch die übergroße Belastung mit der Geschäftsführung einer großen, noch nicht ganz vollendeten Bergbahn, der umfangreichen Post mit über 1000 Gesellschaftern und auf der anderen Seite durch den umfangreichen Schriftwechsel mit der Gegenseite gehe ich immer mehr einem Punkt entgegen, der den physischen Zusammenbruch bedeuten kann.

Bitte helfen Sie Ihrer Bergbahn, die von allen Besuchern als ein Juwel angesehen wird!

Ihr *M. Weinbauer*

Wurden Gesellschafter der Hochries-Seilbahn betrogen?

Hat der Generalbevollmächtigte 8 Millionen Mark in andere Kanäle geleitet? — Schwere Vorwürfe

Krach bei der Hochriesseilbahn am Samerberg. Dem bisherigen Geschäftsführer Norbert Weinbruch wurde fristlos gekündigt, weil er dem Generalbevollmächtigten Erich Zachow, München, vorwarf, Geld, das für die Hochries-Seilbahn KG gezeichnet wurde, in andere Kanäle geleitet zu haben. Gesellschafter und Verwaltungsratsmitglied Walter Lindner aus Balingen behauptet, daß „aus dem 20-Millionen-Mark-Fonds der Hochriesseilbahn mindestens acht Millionen Mark abgezweigt wurden“. Die Bankkosten für die Hochriesseilbahn haben nur zwölf Millionen Mark betragen. Die Kommanditisten — es sind deren 1200 — fühlen sich laut Lindner „betrogen“. Sie vertrauten auf die versprochene Vorausverzinsung von acht Prozent und eine Anfangsrendite, die so hoch sein sollte, daß eine 16prozentige Verzinsung der gezeichneten Beträge (Mindestsatz 10 000 Mark) gesichert erschien. Jetzt müssen jedoch die Kommanditisten für Fehlbeträge der Bahn aufkommen und unter Umständen notwendige Geldaufnahmen mit etwa dem gleichen Satz verzinsen, klagt Lindner, der die bisher bekanntgewordenen Vorwürfe gegen Erich Zachow „nur als die Spitze eines Eisbergs“ bezeichnet. Zachow selbst stellt jegliche Anschuldigungen dieser Art als „völlig unzutreffend“ dar.

In einem Rundschreiben vom 2. Juni an alle Gesellschafter der Hochries-Bergbahn bezeichnet der ehemalige Geschäftsführer Norbert Weinbruch die Situation der Hochries KG als „äußerst gefährlich“. In dem Schreiben heißt es, daß die „Manipulationen“, die zur Beteiligung der Hochries KG in Bereichen außerhalb des Firmensitzes Samerberg führten, laut Beschluß einer Gesellschafterversammlung aufzubrechen waren. Demzufolge wurde das Rechtsanwaltsbüro Dr. Erdl, Dr. Wunderlich und Partner, München, von Weinbruch beauftragt, ein Rechtsgutachten über alle Zusammenhänge zu erstellen. Zudem wurde die Münchner Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als unabhängiges Unternehmen beauftragt, die Bilanzen der Hochries KG von 1972 und 1973 zu prüfen.

Die Ergebnisse sowohl des Rechtsgutachtens als auch des Prüfungsberichts von 1972 faßt Weinbruch in folgenden Punkten wörtlich zusammen:

● Erich Zachow, München, Generalbevollmächtigter und Gründungsgesellschafter der Hochries KG, muß als Alleinverantwortlicher und Initiator der Gesellschaft von Anfang an gewarnt haben, daß die den Gesellschaftern versprochene Rendite nicht erzielbar sein würde.

● Die von Zachow gutgeheißenen und gestarteten Bauten an der Hochries wurden begonnen, ohne daß die als vorhanden bezeichneten Rechte für die notwendigen Skilifte und Sesselfahrten gesichert waren.

● Es wurden mit den Kommanditistenden Millionenumsätze getätigt, die zu einem wesentlichen Teil zum Vorteil von Firmen Erich Zachows verwendet wurden.

„Geschäfte zum Nachteil der KG“

In dem Rundschreiben wirft Norbert Weinbruch dem Generalbevollmächtigten Zachow weiter vor, durch den Kauf der unrentablen Friedl KG (Sesselfahrten auf Winklmoos und in Reit im Winkel) der Hochries KG einen Schaden von 2,8 Millionen Mark gebracht zu haben. Weinbruch beschuldigt Zachow noch weiterer Geschäfte, die der Hochries KG nur Nachteile gebracht hätten.

Norbert Weinbruch hat dieses Rundschreiben, wie er unserer Redaktion gegenüber erklärte, gegen den Willen seines Arbeitgebers und Generalbevollmächtigten Erich Zachow verfaßt. Mit diesem Schritt glaubt Weinbruch das einzig Richtige getan zu haben, um die Gesellschafter vor weiterem Schaden zu bewahren. Die Quittung: Weinbruch wurde, wie er mitteilte, gegen den Willen des Verwaltungsrats von Zachow seines Amtes enthoben.

Statt Gewinn 15 Prozent Verlust

In einem Gespräch mit dem Verwaltungsratsmitglied Walter Lindner aus Schönbühl bei Balingen wurde bestätigt, daß Weinbruch im Interesse des Verwaltungsrates gehandelt hat. Wörtlich sagte Lindner: „Wir wurden unter Vorpiegelung falscher Tatsachen von Zachow dazu bewegt, in die KG einzusteigen. So wurde uns versichert, die Reit im Winkel Sesselfahrten brächten einen Gewinn von 15 Prozent; in Wirklichkeit betragen die Verluste 15 Prozent im Jahr. Mit mir sind rund 1200 Kommanditisten betroffen, die zusammen knapp 20 Millionen Mark investiert und von einer Ren-

dite bisher noch keinen Heller gesehen haben.“

Als ein Beispiel für die Schädigung von einzelnen Kommanditisten führt Lindner einen Mann aus Oberbayern an, der seinen Baggerbetrieb aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr selbst weiterführen konnte und die aus dem Verkauf der Geräte erlösten 30 000 Mark in die Hochriesseilbahn investierte, um durch die Zinserträge seinen Lebensabend zu finanzieren. „Der Mann ist nun ruiniert.“ Wie Lindner weiter mitteilte, wird sich der Verwaltungsrat in einer eigenen Stellungnahme an die Gesellschafter hinter das Handschreiben Weinbruchs stellen und die fristlose Kündigung Weinbruchs anfechten.

„Vorwürfe ohne jede Grundlage“

Erich Zachow verwahrte sich in einem Gespräch mit der Redaktion auf das schärfste gegen die Anschuldigungen Weinbruchs. Nach seinen Worten entbehren die in dem Rundschreiben geäußerten Vorwürfe jeder Grundlage. Auch habe sich der Verwaltungsrat von dem Vorgehen Weinbruchs distanziert. Die

Gutachten, auf die sich Weinbruch beruft, sagte Zachow, seien parteilich; außerdem existieren zwei Gegengutachten.

Der Rechtsanwältin der Hochries Bergbahn GmbH, Rechtsanwältin Dr. Wunderlich, München, dessen Appellatkanzlei ein Rechtsgutachten zur finanziellen Situation der Hochries GmbH erstellte, nahm zu den Vorgängen keine Stellung. Wie er mitteilte, sei er nicht zu Auskünften berechtigt.

Auch die Staatsanwaltschaft München I war nicht zu Auskünften bereit, weil die Ermittlungen in Sachen „Hochries KG“ noch im Gange seien. Allerdings wurde mitgeteilt, warum die Sache überhaupt ins Rollen gekommen ist. Ein über seine ausgebliebenen Renditen unzufriedener Kommanditist, der nicht dem Verwaltungsrat angehört, hat gegen die Leitung der Gesellschaft Anzeige erstattet.

-ad-

An der Hochries geht's nicht aufwärts

Die Schwierigkeiten der Bergbahngesellschaft / Widerstand gegen neue Pläne

ROSENHEIM — Die Entlassung des Geschäftsführers der Hochries-Bergbahngesellschaft Norbert Weinbruch, durch die Gesellschaft versammelt, nahm jetzt die bayerische SPD zum Anlaß, von der Staatsregierung zu fordern, bei der Genehmigung von Bergbahnen „künftig wesentlich sorgfältiger und zurückhaltender“ zu verfahren. In der jüngsten Nummer der Sozialdemokratischen Presse-Korrespondenz (SPK) wird darauf verwiesen, daß es zwar nicht Aufgabe der zuständigen Behörden sei, sich Sorgen darüber zu machen, ob die Geldgeber die erwünschte Rendite erhielten, die Unwirtschaftlichkeit derartiger Anlagen führe aber erfahrungsgemäß zu neuen Forderungen. In diesem Zusammenhang wird die Vermutung geäußert, daß gelegentlich von vornherein eingeplant wird, mit solchen Argumenten auf die Behörden Druck auszuüben.

Die Rentabilität der Hochriesbahn hängt wesentlich von der Genehmigung für den Bau einer neuen Abfahrt über den steilen Nordhang (bis zu 32 Grad Gefälle) ab. Die derzeit bestehenden Strecken enden nämlich in Aschau und Frasdorf, nicht aber an der Talstation der Seilbahn in Grainau. Der Bund Naturschutz hatte deshalb gegen den Bau der Seilbahn protestiert, da das hierdurch erschlossene Gelände für den Wintersport ungeeignet sei. Gegenwärtig wird nun von der Regierung von Oberbayern ein Raumordnungsverfahren für dieses Projekt sowie für den Bau einer Reihe neuer Lifte durchgeführt. Am morgigen Donnerstag findet die Schlußbesprechung der verschiedenen in diesem Verfahren eingeschalteten Behörden und Verbände an Ort und Stelle statt.

Nach Ansicht der SPK ist die Hochriesseilbahn keineswegs das einzige derartige Projekt, bei dem der wirtschaftliche Erfolg ausgeblieben ist. Dasselbe sei auch bei der Bahn auf den Hochfellen der Fall gewesen. Außerdem habe

auch die Hochgratbahn nachträglich die Genehmigung von Hotelbauten bei der Bergstation beantragt, „weil angeblich nur dadurch die Wirtschaftlichkeit gesichert werden könne“. Doch trotz dieser Erfahrungen würden, wie das sozialdemokratische Organ beklagt, noch weitere Bergbahnen geplant.

Künftig sollten deshalb zumindest die Gesellschaften verpflichtet werden, ihren Kommanditisten oder Aktionären mitzuteilen, welche Auflagen gemacht würden und daß mit weiteren Eingriffen in die Natur nicht zu rechnen sei. „Gewisse Projekte, wie der Bau einer Bahn auf den Watzmann, müßten von vornherein kategorisch abgelehnt werden“, schließt die SPK.

Zu dem SPK-Bericht erklärte der bayerische Wirtschaftsminister Anton Jaumann, daß bei der Genehmigung von Bergbahnprojekten „durchaus strenge Maßstäbe“ angewendet würden. Die Vorschläge der SPD seien jedoch „schwerlich geeignet, die Liquiditätsprobleme einzelner Bergbahnen zu beheben oder vermeiden zu helfen“. Über den Bau der Watzmannbahn liege gar kein Antrag vor, so daß auch dessen Ablehnung nicht zur Diskussion stehe.

Die fristlose Entlassung des Bergbahngeschäftsführers Weinbruch begründete inzwischen der Bevollmächtigte der GmbH und Co. KG, Erich Zachow, damit, daß dieser die Gesellschaft „an den Rand des Ruins“ gebracht habe. Den Vorwurf eines Kommanditisten, er habe für die Bahngesellschaft bestimmtes Geld für andere Zwecke verwendet, hält Zachow für abwegig. Schließlich sei es durchaus satzungsgemäß gewesen, „in geringfügigem Umfang“ — etwa vier von 19 Millionen Mark — in andere Objekte der Gesellschaft wie die Winklmoos-Bahn und eine Ferienhaussiedlung bei Ruhpolding zu investieren. Eine Bergbahn allein sei nun einmal, wie auch Zachow einräumt, ein anfälliger Betrieb.

hsm

Letztes Gefecht vor Entscheidung um Hochries-Zukunft

Vertreter von Ämtern und Behörden gaben gestern nochmals Stellungnahmen ab — Argumente pro und contra

Die Bemühungen der Hochries AG, ihrer finanziellen Talfahrt Einhalt zu gebieten, geben weiter. Mit dem Bau einer Nordabfahrt und der Errichtung eines Skizirkus zwischen den Gipfeln der Hochries, des Predigtstuhls und des Abergers will die Gesellschaft ihr Unternehmen zur wirtschaftlichen Blüte verhelfen. Gestern trafen sich Vertreter von Behörden und Ämtern zum letzten Mal auf der Hochries, um Stellungnahmen zu den geplanten Projekten abzugeben. Während sich Landschafts- und Naturschützer mit „Zähnen und Klauen“ gegen die Verwirklichung des Projektes wehrten, vertraten die meisten Behörden und Ämter den Standpunkt, Abfahrt und Skizirkus ließen sich mit entsprechenden Auflagen und unter fachmännischer Leitung im wesentlichen verwirklichen.

Unter Leitung des Abteilungsdirektors der höheren Landesplanungsbüro in der Regierung von Oberbayern, Dr. Witzmann, verlief die Besprechung sachlich. Bevor die Behörden und Verbände ihre Stellungnahme abgaben, bat Helga Conrad, einer der drei Geschäftsführer der Hochries KG, zu bedenken, daß von der Entscheidung über das Raumordnungsverfahren die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Hochries KG abhängig sei. Bei negativem Bescheid bestünde die Gefahr, daß die bereits fertiggestellten Gebäude aufgegeben werden müßten und eines Tages die Hochries als Ruinen ziereten. Eine finanziell ruinierte Gesellschaft könne nicht einmal für den Abbruch aufkommen.

„Unbedingt“ für die Errichtung der geplanten Projekte setzte sich der Bürgermeister von Samerberg, Georg Huber, ein. Nach seinen Worten sind der Samerberg und seine Bevölkerung die Leidtragenden, wenn das Raumordnungsverfahren negativ entschieden würde. Es gelte nicht nur die Interessen einiger Naturschützer zu vertreten; viel wichtiger sei es, die Menschen in dem betroffenen Gebiet zu berücksichtigen. Außerdem könne der Fremdenverkehr mit einer Wintersaison enorm angekurbelt werden.

Regierungsdirektor Dr. Euler vom Landratsamt Rosenheim erklärte, daß der Kreis grundsätzlich an einem Bestehen der Bahn interessiert sei, doch müßten einige Punkte geklärt werden. Diese erläuterte Dr. Winkler. Nach seinen Darlegungen bestehen gegen einen Skizirkus keine grundsätzlichen Einwände. Der Nordabfahrt stehe das Landratsamt allerdings skeptisch gegenüber. So sei man nicht überzeugt, daß ein fünf bis acht Meter breiter Skiweg (rund 700 Meter lang) zur Sicherheit der Skifahrer beitrage. Dies zu prüfen, sei allerdings Sache von Experten. Wichtig sei es auch, zu wissen, ob die Gesellschaft überhaupt über die finanziellen Möglichkeiten zur Verwirklichung ihrer Projekte verfüge.

Wohlwollende Stellungnahmen gaben ab das Landesamt für Wasserwirtschaft, die Bundesbahn, die Berg-

wacht, das Amt für Landwirtschaft und Bodenkultur in Wasserburg, der Bayerische Bauernverband, die Ortsplanungsstelle Oberbayern, das Straßenbauamt Rosenheim, der Gemeinderat Pradorf und der Fremdenverkehrsverband, dessen Vertreter den Standpunkt vertraten, daß man nicht nur den Österreichern eine wirtschaftliche Blüte gönnen solle.

Als stellvertretender Vorsitzender des Planungsausschusses der Region 18 beschäftigte sich Rosenheim Oberbürgermeister Dr. Steinbeißer mit dem Komplex. Im Hinblick auf die bereits vorhandene Großkabinenbahn sagte Steinbeißer wörtlich: „Wer A sagt, muß auch B sagen.“ Da der Fremdenverkehr in der Region 18 einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstelle, meine Steinbeißer, sei es vertretbar, die Projekte unter Berücksichtigung landschaftsplanerischer Gesichtspunkte zu verwirklichen.

Ganz anders äußerten sich die Vertreter des Deutschen Alpenvereins, des Bund Naturschutz in Bayern, des Landesamtes für Umweltschutz, des Fachreferats für Naturschutz, des Bayerischen Jagdverbandes, des Bayerischen Waldarbeitersverbandes und der Gemeinde Achau. Es wurden Befürchtungen laut, die biologischen und geologischen Beson-

derheiten des Hochriesgebietes könnten vom Massentourismus beeinträchtigt werden. Es sei „Vandalismus“, nur um wirtschaftlicher Interessen willen die Belange der Naturschützer zu vergessen und die einmalige Vegetation der Hochries zu gefährden. Zudem seien Erosionsschäden zu befürchten.

Dieses Argument wurde durch die Stellungnahme des Bayerischen Geologischen Landesamtes widerlegt. Demnach können Erosionsschäden bei sachgerechter Anleitung der Erdbewegungsarbeiten vermieden werden.

Falls das Raumordnungsverfahren positiv beschieden wird, zeichnet für die sachgerechte Ausführung der Projekte Dipl.-Ing. Walter Vogt aus Garmisch verantwortlich. Als Planer der Nordabfahrt und des Skizirkuses versicherte er, daß in seinen Entwürfen alles enthalten sei, was zur Erhaltung der natürlichen Landschaft beitragen könne. Vogt stellte sich auf den Standpunkt, daß die Ansprüche der rund sieben Millionen Skifahrer der Bundesrepublik von Jahr zu Jahr steigen. Somit sei es eine Illusion, ihnen eine Bergbahn ohne ausgebauten Abfahrt und ohne Alternativen anzubieten.

Die Entscheidung über das Raumordnungsverfahren trifft die Regierung von Oberbayern. Mit einem endgültigen Bescheid kann allerdings laut Dr. Witzmann erst gerechnet werden, wenn alle Stellungnahmen eingehend geprüft worden sind.

Gipfelgespräch auf der Hochries

Bergbahnleute pochen auf Skilifte / Naturschützer lehnen Pläne strikt ab

ROSENHEIM — Die Widersprüche, die bei Besichtigung der Ergänzungspläne der Hochriesseilbahn GmbH & Co. Betriebs KG in den letzten Tagen aufgetreten sind, konnten bei der gestrigen Behördenbesprechung, die auf der Gipfelstation der Hochries stattfand, nicht ausgeräumt werden. Wie mehrfach berichtet, plant die Gesellschaft zur Auslastung ihrer Kabinenseilbahn die Lage der neuen Abfahrt über den Nordhang sowie den Bau von mehreren neuen Liften.

Während von seiten der Naturschützer sowie Waldbesitzerverbands und des Landesjagdverbands schwerwiegende Eingriffe in das Landschaftsbild befürchtet werden, erhoffen die meinden Samerberg und Frasdorf sowie der liververtretende Vorsitzende des Planungsverbandes der Region Südost-Oberbayern, der Rosenheimer Oberbürgermeister Steinbeißer, sowie der Fremdenverkehrsverband einen beträchtlichen wirtschaftlichen Aufschwung für das Gebiet um den Samerberg, wobei empfindliche Beeinträchtigungen der Natur nicht erwartet werden.

„affinierte Werbung“

Ein zusätzliches Argument kam von den Vertretern der Bergbahn-Gesellschaft, die den Konzern ihres Unternehmens befürchteten, falls die Ausbaupläne nicht realisiert werden sollten. Der Verwaltungsratsvorsitzende Bernhard Dräger kritisierte in diesem Zusammenhang die „affinierte Werbung“ der Gesellschaft, die mit dem neuen Auf „ein bestes Skigebiet“ ihre Kommanditionen geworben hätte. Hunderte von Leuten, darunter „junge Schutzleute, Studenten und Soldaten“, würden ihre Ersparnisse verlieren, wenn die Bahn nicht saniert werde.

Zwar wurde von mehreren Gesellschaftern erwidert, daß es überhaupt zum Bau der Bahn kam, bevor die Erschließung des Skigebiets einwandfrei gesichert worden sei, aber andererseits wurde auch betont, daß man von der Existenz der Bahn nun auszugehen habe. Verschiedene Stellen, etwa das Landratsamt Rosenheim und der Deutsche Alpenverein, warnten jedoch vor der „Salami-Taktik“, die die Genehmigungsbehörden einem dauernden Zugzwang aussetzen würde. Der Alpenverein spricht in seiner Stellungnahme zum gegenwärtigen Raumordnungsverfahren mehr von einem „Musterbeispiel für die mangelnde Standfestigkeit“ der Behörden, die den Bau der Kabinenseilbahn genehmigt hätten.

Skilift soll verbreitert werden

Der für die Planung der Skiabfahrt und die auch vorhandenen Schlepplifte und Sessellifte verantwortliche Ingenieur Walter Vogt, der nach eigenen Angaben schon 150 Kilometer Abfahrtsbahnen angelegt hat, versuchte mit Nachdruck die

Bedenken gegen das Projekt zu zerstreuen. Auch der kritischste Punkt über den Nordhang, ein 100 Meter langer und stellenweise nur fünf Meter breiter Skiweg, sei, wie Vogt beteuerte, auch von schwächeren Skifahrern zu meistern. Auf Grund der Haltung der Oberforderrichtung, die eine Verbreiterung des Weges strikt ablehnt, im Übrigen aber keine Einwände gegen das Vorhaben hat, müsse, wie Vogt unterstrich, mit dem höchstens an manchen Stellen zehn Meter breiten Weg vorlieb genommen werden. Der Bau einer regelrechten Abfahrt in diesem Bereich sei wegen der Steilheit des Hanges unmöglich.

Keine Übereinstimmung konnte bei der Einschätzung der möglichen Erosionsgefahren erzielt werden. Das Geologische Landesamt und das Wasserwirtschaftsamt glauben, daß bei entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen über die natürliche Erosion hinaus keine weitere Gefahr

für den Betrieb bestehe. Die ihnen freilich die Bedenker entgegen, die nicht nur Grotten- und Pflanzenwelt, sondern auch die Tierwelt des Gebietes, sondern der Bergbahn befürchten.

Da auch nach dem Alpenministeriums derartige Projekt Erschließungsmaßnahmen sehen „Zone A“, zu der das Gebiet gehört, nur dann realisiert werden kann, wenn keine Erosionen zu erwarten sind, ein noch ausstehendes Gutachten für Bodenkultur Ausschlag für die Genehmigung geben.

Eine „klaffende Wunde“ Naturschutz bei der Begleitung — zeigt schon mindestens die Trasse der Wasserleitung: Pistenbauer Vogt ist, dies Spiel allerdings nicht sticht lediglich ein Beispiel ist, „schon soll“

Der Hochries-Bahn droht die Pleite

Schwere Anschuldigung der Kommanditisten gegen Komplementär Zachow

— Ähnlich wie vielen Leidensgenossen vor ihnen scheint es den Kommanditisten der Hochries-Bahn GmbH & Co Betriebs KG, München, zu ergehen: Auf Grund von unglücklichen Machenschaften der früheren Geschäftsführung und des Komplementärs Erich Friedel ist das Unternehmen heute in einer tödlichen Klemme. Trotz eines hervorragenden Reputationswertes sind die Kassen leer, eine Vollendung des Projekts erscheint kaum mehr. Bei der nächsten Generalversammlung im August wird darüber befinden müssen, ob die Firma, was bedeuten würde, daß nahezu 1200 Kommanditisten ihre Einlagen ver-

Grundstück wurde der Hochries GmbH & Co KG für 2 Mill. DM übertragen, zu einem weit überhöhten Preis, wie die Verwaltungsratsmitglieder erklärten. Zur Fertigstellung der begonnenen Bauten wären weiter 5-6 Mill. DM notwendig. Auf Grund der Übersteuerung würde sich jedoch ein Quadratmeterpreis ergeben, der auf dem Markt keine Chance habe.

Da bei allen drei Beteiligungen Zachow der ehemalige Eigentümer war, argwöhnen die Kommanditisten, daß dieser die Hochries GmbH mißbraucht habe, um seine schlechten Objekte abzustößeln und sich auf diese Weise zu sanieren. Gegen Zachow, der im übrigen Hauptbeteiligter an der weitverbreiteten Anlagengesellschaft Olympia ist, läuft mittlerweile eine Reihe von Betrugsanzeigen bei der Staatsanwaltschaft München sowie eine Privatklage der Hochries auf Herausgabe von 2 Mill. DM, die für die Friedel KG entrichtet worden waren.

Noch 2 Mill. DM nötig

Die von den Kommanditisten gewählten Verwaltungsratsmitglieder wollen trotz der äußerst prekären Lage das Unternehmen weiterführen und das Skigebiet auf dem Hochries soweit ausbauen, daß die Anlage wenigstens die Kosten erwirtschaftet. Dazu wären, wenn das Raumordnungsverfahren positiv ausfällt und die Lifte gebaut werden dürften, noch rd. 2 Mill. DM notwendig, die die Kommanditisten evtl. nachschließen müßten. Nur so lasse sich verhindern, daß die Anteilseigner, die zu zwei Dritteln aus „kleinen Leuten“ bestehen, ihr Geld vollständig verlieren. Von den versprochenen 13,5% Rendite haben sie ohnehin längst Abschied genommen.

H. M.

lies so vielversprechend: In dem Prospekt wurde 1971 geworben, wobei vor allem von 13,5% und einer Mittel von 1,75% ins Auge gefaßt wird. Es ist aber nicht viel mehr als das Zeichnungsergebnis von 1 DM innerhalb kürzester Zeit umsatzfähig aus-

„Eier“ gekauft

schon schnell herausstellte, war das Unternehmen in vielfachen Tücken behaftet, die Friedel nicht preisweislich verschwiegen hatte. Ein Tag liegt nämlich noch keine 100000 DM im Bau von Skiliften auf dem Hochries, die unbedingt notwendig sind, um die bestehende Kabinenbahn wirtschaftlich zu betreiben. Auch die Überfahrtsrechnungen für die Abfahrten sind, wie die von den Verwaltungsratsmitgliedern bei einer Pressekonferenz erklärt wurde, nicht gesichert.

Die Gesellschaft heute jedenfalls dasteht, obwohl mittlerweile 13,5% des gezeichneten Kapitals und lediglich 12,5 Mill. DM aufgebracht worden sind, ist auf die Hilfe von Zachow zurückzuführen, der Verwaltungsratsmitglieder

von betrügerischer Absicht geleitet war. Zachow hatte, so wirft man ihm vor, im Namen der Gesellschaft drei Unternehmen gekauft, die sich hinterher als „faule Eier“ erwiesen. Es handelt sich dabei einmal um die Friedel KG, die zwei Skilifte in der Gegend von Belt im Winkel betreibt. Wie der damalige Verwaltungsrat sowie der inzwischen entlassene Geschäftsführer der GmbH erklärten, seien sie beim Erwerb getuschelt worden, weil ihnen von ansehnlichen Gewinnen der Friedel KG in den vorangegangenen Jahren berichtet worden war. In Wirklichkeit jedoch durchweg Verluste aufgetreten waren. In diese Beteiligung sind rd. 3 Mill. DM Kommanditistengelder geflossen.

Unklarheit besteht noch über den Kauf der Winkl KG (Kostenpunkt ebenfalls 3 Mill. DM), die ein Bergrestaurant in Tirol betreibt. Hier ist noch keine Eröffnungsbilanz verfügbar, obwohl die Beteiligung schon im Herbst 1972 gekauft worden war. Dies hat nach Ansicht der Verwaltungsratsmitglieder seine Gründe: Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die die Hochries einschließlich Beteiligungen betreut, liegt in den Händen von Zachow.

Die größte Pleite scheint sich jedoch bei dem dritten Beteiligungsobjekt, einem Ferienort in der Nähe von Ruhpolding anzubilden. Das

Hochriesgesellschaft jetzt auf finanzieller Talfahrt

Verwaltungsrat warf auf Pressekonferenz in München dem Generalbevollmächtigten Untreue und Betrug vor

Die Hochries-Kommanditgesellschaft balanciert am Abgrund des finanziellen Ruins. Diese Feststellung trafen drei Verwaltungsratsmitglieder bei einer Pressekonferenz, die am Donnerstagabend im Münchner Hotel Ambassador stattfand. In der Konferenz ging es darum, die Hintergründe aufzuhehlen, die es dem Generalbevollmächtigten der Gesellschaft, Erich Zachow, München, ermöglichen, für die Hochries bestimmte Millionenbeträge in wirtschaftlich zweifelhafte Projekte zu stecken. Als ehemaliger Mitinhaber dieser Projekte habe sich Zachow nach Mitteilung des Verwaltungsrates einen persönlichen Vorteil verschafft. Dem Generalbevollmächtigten wurde während der Pressekonferenz der Vorwurf des Betrugs und der Untreue ge-

Die drei von den Kommanditisten gewählten Verwaltungsratsmitglieder der Hochries KG, Bernhard Driver, Wiesbaden (Vorsitzender), Walter Lindner, Balingen, und Adolf Hoffmann, Nürnberg, betonten, daß ihre Gesellschaft keine Abschreibungsgesellschaft sei, sondern eine „Sparkasse des kleinen Mannes“. Die Gesellschaften seien durch betrügerische Werbung in Zeitungsanzeigen zum Kauf von Anteilen verleitet worden.

Betrügerische Werbung

Erich Zachow hat sich laut Hoffmann nicht geschämt, die Hochries als Wintersportparadies mit zahlreichen Liften und Abfahrten anzupreisen. Zudem wurde eine Rendite von 13,2 Prozent und eine Vorausverzinsung von 7,75 Prozent versprochen. Als Lockvogel diene auch der Name eines renommierten Politikers. In den Anzeigen stand nämlich: „Zu den Initiatoren der Gesellschaft gehört auch der ehemalige bayerische Staatsminister Will Ankersmitler“, was die Bedenken selbst mitbrauchen. Kommanditisten zerstreute. Ankersmitler, der damals dem Verwaltungsrat angehörte, wußte auf Befragen des Verwaltungsrates nicht einmal von der Nennung seines Namens.

Verechtigten Kommanditisten wurde vorgeschauelt, daß sämtliche Genehmigungen für weitere Lifte vorhanden, mehrere Abfahrten bereits ausgebaut seien, wußte Walter Lindner zu berichten. Als „Unverfrorenheit“ Zachows bezeichneten die Verwaltungsratsmitglieder die Herausgabe eines Prospekts, in dem das

Gebiet der Hochries mit mehreren Liften und Abfahrten eingezeichnet ist. Nachdem das Raumordnungsverfahren — wie gestern berichtet — noch nicht abgeschlossen ist und der Betrieb der Großkabinenbahn als völlig unwirtschaftlich betrachtet wird, sieht sich der Verwaltungsrat in einer fast aussichtslosen Lage, zumal die Gesellschaft über keine Mittel zum Weiterbau verfügt.

Zwei Möglichkeiten

Nach Ansicht des Verwaltungsrates gibt es nur zwei Möglichkeiten, der Misere abzuwehren. Strafanzeigen einiger Kommanditisten und eine Zivilklage des Verwaltungsrates auf Schadensersatz gegen Zachow bei der Staatsanwaltschaft München I werden nach Auskunft des Verwaltungsrates zur „schleppend“ bearbeitet. Auch werden keine großen Hoffnungen darauf gesetzt. Ein Ausweg

sähe sein, das Projekt Hochries soweit fertigzustellen, daß es ohne Verluste veräußert wird. In diesem Fall könnten die Gesellschafter wenigstens ihr Geld zurückbekommen. Derselb könnten sie ihre Einlagen abschreiben, von Renditen ganz zu schweigen. Selbst wenn die Hochries jemals zu einem Wintersportgebiet von Rang avancieren sollte, so ist der Verwaltungsrat doch mittlerweile zu dem Standpunkt gelangt, daß eine Rendite von zehn und mehr Prozent nie zu erzielen sein wird.

Verwaltungsratsvorsitzender Bernhard Driver kritisierte Praktiken, die es Zachow ermöglicht haben sollen, Millionenbeträge aus der Hochries KG herauszuholen. Als Generalbevollmächtigter und Hauptteilhaber der Komplementär-GmbH verfügte Zachow zu Anfang über Geschäftsvollmachten, zumal er und seine Anhänger die Mehrheit in der KG besaßen. Erst als die Gesellschafter bei einer Versammlung im Herbst vergangenen Jahres im Verwaltungsrat die Mehrheit erlangten, wurden die Transaktionen Zachows mit Hilfe eines Rechtsanwaltes einer Münchner Anwaltskanzlei und des Prüfungsberichts einer halbstaatlichen Wirtschaftsberstungs AG aufgedeckt.

Zachow: „Verleumdungen“

Erich Zachow nahm in einem Gespräch mit unserer Redaktion zu den erhobenen Vorwürfen Stellung. Grundsätzlich nannte er die Behauptungen des Verwaltungsrates Verleumdungen. So sei es nicht richtig, daß er die Friedl KG (Waldbergbahn, Reit im Winkl, und Dörsbachhornbahn, Winklmoos) an der er selbst beteiligt war, nur deshalb an die Hochries verkauft habe, weil sie Verluste aufweise. Der Vorwurf des Verwaltungsrates, damit seien drei Millionen Mark in seine Taschen geflossen, sei un wahr. Allerdings gab Zachow zu, daß die Friedl KG nicht, wie angepriesen, mit Gewinn, sondern mit Verlust gearbeitet habe. Das sei aber nur der Fall gewesen, weil einige Bau-

maßnahmen nicht mehr vor dem Winter verwirklicht werden konnten.

Ähnlich verhält es sich nach den Worten Zachows mit der Ferieniedlung Eisenhut. Der Verwaltungsrat beschuldigt den Generalbevollmächtigten, an diesem Projekt — auch daran war Zachow beteiligt — durch den Verkauf an die Hochries KG zwei Millionen Mark verdient zu haben. Die Ferieniedlung sei, so Bernhard Driver, nicht fertiggestellt und mit Bau-schulden von 600 000 Mark belastet. Erich Zachow verwarf sich dagegen, daß dieses Projekt (Quadratmeterpreis der Eigenumswohnungen knapp 2000 Mark) unrentabel sei. Bei gutem Willen des Verwaltungsrates könne die Siedlung fertiggestellt und mit Gewinn verkauft werden.

„Verwaltungsrat ist schuld“

Auf den Vorwurf des Verwaltungsrates angesprochen, er habe mit dem Ankauf unrentabler Projekte die Hochries in den finanziellen Abgrund gestürzt, antwortet uns Zachow: „Eine Bergbahn allein kann keine Rendite von 13,2 Prozent erbringen. Nur in Verbindung mit anderen Projekten ist dieses Ziel erreichbar. Wenn wir dergleichen in einem finanziellen Engpaß stecken, dann ist daran ein unfähiger Verwaltungsrat schuld. Auch müßte den Gesellschaftern klar gewesen sein, daß eine Rendite von 13,2 Prozent erst nach dem Abschluß der Bauarbeiten erzielbar ist.“ Zachow erklärte ferner, er werde — falls der Verwaltungsrat mit ihm zusammenarbeiten — alles tun, um den „verfluchten Karren aus dem Dreck“ zu ziehen.

Die Verwaltungsräte bei der Münchner Pressekonferenz ließen keinen Zweifel darüber aufkommen, daß Zachow allein die Konsequenzen der verfahrenen Situation zu tragen habe.

-ad-

THEMEN DES TAGES

Reinfall am Hochries

(SZ) Die Bilder gleichen sich stets aufs neue: Ein gut aufgemachter Prospekt schildert ein Objekt in leuchtenden Farben, als Blickfang dient eine sagenhafte Verzinsung des eingesetzten Kapitals — und schon klingelt die Kasse. So wiederum geschehen bei der Hochries Bergbahn GmbH & Co. Betriebs-KG, bei der es fast 1200 Kommanditisten furchtbar eilig hatten, ihr Geld an den Mann zu bringen. An den falschen Mann, wie sich hinterher herausstellte, denn trotz eines fulminanten Zeichnungsergebnisses, das viel mehr einbrachte, als für das Objekt eigentlich erforderlich gewesen wäre, steht das Unternehmen heute mit leeren Händen da.

Jetzt ist es Sache des Staatsanwalts zu befinden, ob von seiten des Initiators und Komplementärs Erich Zachow Betrug vorliegt. Dies ist erfahrungsgemäß außerordentlich schwierig, denn schließlich muß die betrügerische Absicht klar zutage treten, um den Tatbestand zu erfüllen. Im Fall der Diagnoseklinik am Tegernsee, der diverse Parallelen zu Hochries aufweist, konnte man den Begründern des Projekts dies nicht nachweisen. In Sachen Hochries geben sich die Vertreter der Kommanditisten jedoch zuversichtlich, zumal von seiten des früheren Verwaltungsrats offensichtlich die Aussage vorliegt, er sei bei dem Erwerb von Beteiligungen, die Zachow gehörten, mit falschen Zahlen über den wahren Sachverhalt hinweggetäuscht worden.

Gleichgültig, wie die Gerichte entscheiden, festzustellen bleibt auch hier die erschreckende Tatsache, daß Leute ihre sauer ersparten Groschen nur allzu leichtfertig hingeben. Weder machen sie horrende Renditeversprechen skeptisch noch unterzieht man sich der Mühe, die Ergebnisse vergleichbarer Objekte zu prüfen, die im Fall Hochries-Bergbahn zumindest vorsichtig hätten stimmen müssen. So sind sie denn auch immer wieder willkommene Opfer für diejenigen, die es mit der Verantwortung um die ihnen anvertrauten Gelder nicht immer genau nehmen.

H. M.

An der Hochries bricht ein Streit um die Alpenplanung aus

SPD-Abgeordneter Kaub bemängelt schlechte Koordination der Erschließung / Vorwurf der „Salami-Taktik“

MÜNCHEN — Nach Auffassung des SPD-Umweltschutz-Experten Reinhold Kaub hat es in jüngerer Zeit bei der Erschließung der Gebirge für Sport und Erholung in der Regel an wohlüberdachten Gesamtplanungen gefehlt. Bei den Behörden wisse häufig die linke Hand nicht was die rechte tue. Außerdem sei man wiederholt einer „Salami-Taktik“ von Bergbahn-Unternehmern unterlegen. Sie bestrebe darin, zunächst nur auf loszulegen und nachher mit dem Argument Druck auf die Behörden ausüben, daß die Gesellschaft in Konkurs gehen müsse, wenn nicht neue Eingriffe in die Natur genehmigt werden.

Mit dieser Methode müsse man endgültig Schluß gemacht werden, fordert Kaub, der auch eine entsprechende Initiative im bayerischen Landtag angekündigt. Er hält es für unerlässlich, daß vor dem Vorliegen und der Genehmigung einer Gesamtplanung über den endgültigen Ausbau eines Erholungs- oder Sportgebietes kein Spatenstich getan werden dürfe. Die Vorgänge um den Hochries-Ausbau seien ein Warnsignal, das nicht mehr übersehen werden dürfe. Kaub bezeichnet es als absurd, daß man zunächst die Genehmigung für den Bau einer Seilbahn erteilt und erst nach der Fertigstellung dieses Projekts ein Raumordnungsverfahren über den Ausbau eines Skigebietes durchführt.

Der Landtagsabgeordnete schließt sich den Warnungen des Landratsamtes Rosenheim und des Deutschen Alpenvereins an, sich durch eine solche Salami-Taktik einem dauernden Zug-

zwang aussetzen. Kaub verweist dabei auf die Antwort des Landwirtschaftsministeriums auf seine schriftliche Anfrage im Frühjahr 1973. Dabei ging es bereits um die geplante Skiabfahrt am Nordhang der Hochries. Minister Eisenmann teilte mit, daß sein Ministerium schon im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Errichtung einer Seilbahn gegenüber dem bayerischen Wirtschaftsministerium ausdrücklich festgestellt habe, mit der Bereitstellung von Staatsforstgrund für eine Skiabfahrt über den Nordhang könne wegen der Schuttwaldseigenschaft des Waldes nicht gerechnet werden. Diese Feststellung sei auch in der Bau- und Betriebsgenehmigung des Wirtschaftsministeriums enthalten.

Eisenmann stellte ferner fest, daß die von der Hochries-Bahn-Gesellschaft geplanten Erschließungsvorhaben teilweise in die Ebene C des Alpenholungsplanes reichten. Die bayerische Regierung, beschränkt nicht, die Abgrenzung zu ändern oder eine von den Bestimmungen der Verordnung abweichende Regelung für die Zone C zuzulassen. Kaub ist der Meinung, daß es dabei bleiben muß. Die Frage der Wirtschaftlichkeit gehe zu Lasten des Unternehmens. Falls bei der Werbung um Zeichnungsteile irreführende oder falsche Angaben gemacht worden seien, gehöre dies in den Bereich der Staatsewirtschaft.

Zu den Vorwürfen Kaubs meint das Umweltministerium: „Bergbahnunternehmer können sich gegenüber abgeschlossenen Raumord-

nungsverfahren grundsätzlich nicht darauf berufen, daß aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ein Erschließungsprojekt über das dem Raumordnungsverfahren zugrunde gelegte Vorhaben hinaus ausgeweitet werden müsse.“ Die Landesplanungsbehörden seien bemüht, im Raumordnungsverfahren die jeweilige Gesamtplanung zu erlassen und auf ihre Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Landesplanung und des Umweltschutzes zu überprüfen.

Das Ministerium verwies im übrigen darauf, daß im Raumordnungsverfahren nur das in den Projektunterlagen beschriebene Vorhaben überprüft werden könne. Die Landesplanungsbehörden könnten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht Vorstellungen des Unternehmens durch eigene Vorstellungen ersetzen. Die Landesplanungsbehörden drängen jedoch darauf, daß die Gesamtplanung so vollständig vorgelegt wird, daß eine Überprüfung aller Auswirkungen auf die Umwelt möglich ist. Das Risiko weitergehender Planungen trage der Unternehmer.

Die Landesplanungsbehörden seien jedoch nicht von der Verpflichtung entbunden, ein neues Vorhaben in einem weiteren Raumordnungsverfahren zu überprüfen. Maßgebend für die landesplanerische Beurteilung seien dann ausschließlich die Erfordernisse der Landesplanung und des Umweltschutzes. Für den Bereich der Erschließung durch Bergbahnen u. a. seien diese Erfordernisse großräumig im Teilabschnitt „Erholungslandschaft Alpen“ des Landesentwicklungsprogramms festgelegt. **Urnala Petten**

Die Hochries-Seilbahn ist noch nicht über den Berg

Außerordentliche Gesellschafterversammlung in Fries — Vertragserneuerung für neue Geschäftsführung

Die Gesellschafter der Hochries-Bergbahn stehen in der Mehrzahl voll hinter der neuen Geschäftsführung. Ohne das Einspringen der Kampenwand-Seilbahn im Herbst vorigen Jahres („Kommt Rettung für die Hochries von der Kampenwand!“) wäre das Unternehmen wahrscheinlich bereits in Konkurs gegangen, wurde auf der außerordentlichen Gesellschafterversammlung im „Haus des Gastes“ in Fries hervor gehoben. Bei dieser Versammlung kam es zu Kontroversen mit dem Verwaltungsrat, dessen Mitglieder bis auf eines abgewählt wurden. Die Versammlung hatte den „Kollisionskurs“ des Verwaltungsrats mit der Geschäftsführung mißbilligt.

Die Debatte über Einzelheiten des gespannten Verhältnisses zwischen dem Verwaltungsrat und der neuen Geschäftsführung brachte fast die Tagesordnung durcheinander. Trotz anerkennender Worte für die fachliche Qualität und die Leistung der Verwaltungsräte wurde ihr „Kollisionskurs“ mit der Geschäftsführung nicht von den Versammlungsteilnehmern akzeptiert. Einige riefen dazu auf, in der immer noch sehr angespannten wirtschaftlichen Lage der Hochries-Bergbahn vertrauensvoll die neue Geschäftsführung mit dem versierten Fachmann Ingenieur Zbil an der Spitze zu unterstützen.

Geschäftsführer Zbil stellte in seinem Bericht zur Lage der Gesellschaft fest, daß zu der sehr schwierigen Aufklärung der verwickelten Zusammenhänge ein unbelasteter Kontakt zu den früheren Anteilseignern nötig gewesen sei, das war ihm vom Verwaltungsrat vorgeworfen worden. Niemand dürfe aber daraus schließen, die neue Geschäftsführung sei von Zachow oder seinen Firmengruppen abhängig. Ohne die Übernahme der Hochries-Bergbahn GmbH-Anteile durch die Kampenwandseilbahn wäre die Hochries KG unweigerlich in den Strudel des Anfang November 1974 eingeleiteten Vergleichsverfahrens der Real-Firmengruppen Zachows mit hineingezogen worden und sie wäre außerdem inzwischen mangels eigener flüssiger Mittel zahlungsunfähig, wenn nicht die Kampenwandseilbahn die Gelder für Löhne, Betriebskosten und weitere unaufschiebbare Ausgaben auf eigenes Risiko vorgeschossen hätte. Allerdings könnten ältere Forderungen dabei nicht berücksichtigt werden.

Die Geschäftsführung forderte die Kommanditisten dringendst auf, für die Bereitstellung weiterer Mittel durch die Einzahlung der noch ausstehenden Einlagen in Höhe von rund zwei Millionen Mark zu sorgen.

In dem Schadenersatzprozeß gegen Zachow, der 1972 die verlusttrüchtige Winklmoos-Sesselbahn Friedl KG, Reit im Winkl, unter hohen Gewinnversprechungen zu einem übertrieben hohen Preis der Hochries-Bergbahn KG „angedreht“ hatte, war vor wenigen Tagen vor dem Landgericht München I ein Teilurteil gefällt worden, wonach Zachow diese Gesellschaft gegen Zahlung von 1,5 Millionen Mark zurücknehmen muß. Ingenieur Zbil bezeichnete es als sehr wichtig, raschest die erforderlichen Mittel aufzu-

bringen, um die Rechte aus diesem Urteil für die Hochries-Bergbahn KG finanziell sicherzustellen. Damit wäre ein erster, bedeutungsvoller Schritt der erstrebten Gesundung der Hochries-Bergbahn KG getan.

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Oktober 1974, noch mit der alten Geschäftsführung, kamen auf der Hochries mit Kabinenbahn und Sessellift 228 600 Mark Einnahmen herein. Im vierten Quartal 1974 betragen die Einnahmen 1500 Mark. Damit waren die laufenden Betriebskosten und Ausgaben nicht zu decken und so streckte die Kampenwandseilbahn allein im vierten Quartal rund 140 000 Mark vor, sie mußte bei der Sessellift in Reit im Winkl auch etwas über 100 000 Mark zuschießen.

Die Kosten des Verwaltungsrats in einem Jahr wurden mit rund 90 000 Mark angegeben, da dessen Mitglieder neben den Spesen pro Sitzung noch jeweils 500 Mark erhielten und da sie meistens zu ihren Tagungen noch einen Wirtschaftsjuristen engagierten, der jeweils rund 3000 Mark forderte. Die Geschäftsführung stellte den Antrag, die jeweils 500 Mark zu streichen.

Der Wirtschaftsprüfer, Dr. Kappelmaier, erläuterte den von ihm geprüften Jahresabschluß 1973, der einen Verlust von 4,84 Millionen Mark ausweist. Der früheren Geschäftsführung, die für dieses Ergebnis verantwortlich ist, wurde von den Gesellschaftern die Entlastung verweigert.

Durch Satzungsänderungen wurde die Anzahl der Verwaltungsratsmitglieder von sieben auf fünf reduziert. Drei Verwaltungsratsmitglieder werden von den Mitgliedern und zwei von der geschäftsführenden Gesellschaft gewählt. Die 500 Mark Sitzungsgeld wurden gestrichen. Die Mehrheit beschloß, daß die bisher nach dem Wortlaut des Vertrags geheimzuhaltenden Jahresabschlüsse veröffentlicht werden sollen.

Die Neuwahl des Verwaltungsrats brachte eine wesentliche Umgruppierung. Wiedergewählt wurde nur Walter Lindner, Fabrikant, Schönberg. Neu kamen in den Verwaltungsrat: Klaus Wohlgemuth, Lohmar-Donath; Jürgen Stark, Differten. Von der Hochries GmbH als Komplementärgesellschaft wurden für den Verwaltungsrat der Geschäftsführer Gustav König aus Aschau und der Diplomingenieur Wolfgang Zeiss, Köln-Zollstock, benannt. **ha**

1. Februar 1975

Wirtschaftliche Rundschau

Seite 11

Am 11. Januar läßt im Kleingarten die Verheirateten Fritz, die Hochries-Bergbahn GmbH & Co., Betriebs-KG eine außerordentliche Generalversammlung ab, die von 11.30 Uhr (bei nur einer Stunde Pause) bis nach 21 Uhr dauert. In seinem Bericht zur Lage der Gesellschaft stellt der Geschäftsführer folgende Zahlen fest, die zwar nur sehr schwachen Aufklärung der verwinkelten Zusammenhänge des unbeliebten Kontakt in dem früheren Anteilseigner nötig gewesen sind und die der handelsüblichen Verzicht heraus auf das verbleibende Rücktrittsrecht von dem Vertrag nach Klage nicht verdrängt werden können. Niemand dürfte aber daraus schließen, die neue Geschäftsführung wäre weiterhin von Zachow oder seinen Firmengruppen abhängig.

Obwohl die Übernahme der Anteile der Hochries-Bergbahn GmbH durch die Kampenwandbahn wäre die Hochries KG unweiger-

Volles Vertrauen in die neue Geschäftsführung

Generalversammlung der Hochries-Bergbahn GmbH & Co. in Pörsch - Verwaltungspreis präsentiert

lich in den Strudel der Anhang November 1974 eingestiegenen Vertriebsverfahren der Real-Firmengruppen Zachow mitbündelungen werden. Sie wäre außerdem notwendig, um eigene finanzielle Mittel abzugewinnen, wenn nicht die Kampenwandbahn die überlebenswichtigen Bergpässe für Lebens, Betriebskosten und so weiter auf eigenes Risiko vorzuschauen läßt. Alters Forderungen könnten dabei nicht berücksichtigt werden. Der Geschäftsführer berührt die Kommanditisten darüber hinaus, für die Bereitstellung weiterer Mittel durch die Erlösabgabe unentgeltlicher Einlagen mit beizugehen. In dem strengsten Schlußwortstempel gegen Zachow, der 1973 die ver-

trachtige Winkmann-Sensations-Friedl KG, in Pörsch im Winkel unter hohen Gewinnrechnungen zu einem hohen Preis für Hochries-Bergbahn KG verkauft hätte, ist am 11. Januar 1975 vor dem Landgericht München I ein Teilnahmestellung genommen worden, wasach Zachow diese Gesellschaft gegen Zahlung von 1,5 Millionen Mark zurückzubringen muß. Es gilt jetzt, nachheraus die erforderlichen Mittel aufzubringen, die Rechte aus diesem Urteil für die Hochries KG finanziell sicherzustellen.

Wirtschaftsprof. Dr. Kappelmairer von der Wiers AG in München erläuterte den von ihm geleiteten Jahresabschluss 1973, der per 31. Dezember 1973 einen Jahresüberschuss von 4.470.000,00 Mark

Von Seiten der Hochries GmbH als Komplementärgesellschaft wurde für den Verwaltungspreis Gustav im König, Geschäftsführer, Altkönig im Chiemgau, und Dipl.-Ing. Ingemar Wolfgang Zehn, Vorstandsvorsitzender der Pörsch-Hochries-Stichtsbank AG in Müns-Zollnrock bestemt.

Auf einem schon früher einmal gestellten Antrag bis wurde beschlossen, die Gründung eines Profitschuldenfonds zu prüfen und dies, wenn es rasch wie möglich im Leben zu realisieren, um in allen möglichen Fällen die erforderlichen Mittel für die Verfügung von Schulden zu gewährleisten. Derzeitige Kommanditisten schlossen sich dem Antrag rechtlich ab. Ein weiterer Beschluß nimmt rechtlich den Anhang, da der Antrag durch den Anhang, der Kommanditisten konsentiert. Die Kommanditisten wollen allerdings durch die Gründung von gründerbetriebl. übernehmenden, zugehörigen Gesellschaften, die den derzeit existenzbedingenden finanziellen Rückstellungen abdecken.

46

Der Staatsanwalt interessiert sich für die Optima

Kommanditisten fragen nach ihren Einlagen / Querelen in der Geschäftsführung

München (SZ) — In die Mühlen der staatsanwaltlichen Ermittlungen ist die Optima Anlage- und Beteiligungsgesellschaft mbH, München, geraten. Die bereits früher schon mehrfach im Gespräch genutzte Anlage- und Abschreibungsgruppe, die hauptsächlich in Berlin eingepflegt und von Konkursen, steckpferdebeladenen Bauprojekten und heftigen Geschäftsführer- und Gesellschafterquerelen belastet ist, muß sich nun offenbar gezielte Fragen der Staatsanwaltschaft München I gefallen lassen.

24.11.75 - 00270

Für sie scheinen die kürzlich bei einer turbulenten Gesellschafterversammlung der Optima VI in Berlin stattgetretenen Differenzen um annähernd 3 Mill. DM von größtem Interesse zu sein, die zwar der Optima VI zugeflossen, jedoch nach Feststellung einer Kommanditistenrunde heute weder im Fondsobjekt Berlin-Charlottenburg noch als freie Mittel zu finden sind. In das Wohn- und Geschäftshausprojekt, in dem eine Verzögerung um mehr als ein Jahr im Dezember schlüsselfertig übergeben werden soll, seien von den 5,7 Mill. DM Fondsmitteln bisher 1,63 Mill. DM investiert worden. In Rande dieser Auseinandersetzungen wird ein weiteres Ermittlungsverfahren gegen den ehemaligen Gründungsgesellschafter der Optima VI, Wirtschaftsprüfer Erik Zachow, in der AIF Hochries-Bergbahn GmbH & Co. KG jetzt kontrovers diskutiert. Die Anklage der Staatsanwaltschaft ist auf Betrug und Untreue.

Zwischen Streitigkeiten

Die Spitze der seit Monaten andauernden inneren Streitigkeiten in der Optima-Managementebene des beiden Geschäftsführers und Gesellschafters, Dr. Wolfgang Leub und Heinfried Schillfowitz — gleichzeitig Generalbauleiter des Berliner Objekts —, bekamen die Kommanditisten der Optima VI in Berlin explizit vor Augen geführt. Die turbulentesten nach dem von Leub betriebenen „handlichen Rauschmittels“ seines Kontrahenten Schillfowitz aus der Gesellschafterversammlung, wozu sich auch die Berliner Polizei zu benehmen hatte, und die von einer Reihe von Kommanditisten geforderte Aufklärung der Geschäftsführung über den Verbleib von rd. 3 Mill. DM der Optima VI mittels Kommanditisteneinlagen und Darlehen anderer Optima-Fonds gingen, aber nicht mehr auffindbar sind, riefte jetzt auch die Staatsanwaltschaft, Zahlungsmaterial der Optima zu stöchern. Ihr ist demzufolge allerdings lediglich ein Wirrwarr Zahlenangaben und Behauptungen der ver-

schiedenen Seiten zur Verfügung, so die Darstellung von Leub, dem Charlottenburger Objekt seien mehr als 3 Mill. DM zugeflossen und außerdem sei die Vermietung bereits zu 85% abgeschlossen.

Der eigentliche Hintergrund in dem nun öffentlichen Streit geht auf Schwierigkeiten zurück, die in früheren Jahren mit einigen Gesellschaftern begannen und mit dem mehr oder minder „freiwilligen“ Ausscheiden des Optima-Gründers Zachow als Gesellschafter nur scheinbar beigelegt werden konnten. Mit einem reibungslosen „Aufklärungs schreiben“ wandte sich im August Schillfowitz in seiner Dreierfunktion als Generalbauleiter, Mitgeschäftsführer und Gesellschafter schließlich an die Kommanditisten unter dem Hinweis: „Die Sicherheit Ihres Kapitals in der Optima VI erfordert, mein Schweigen zu beenden.“ Genötigt dazu sah sich Schillfowitz, wie er vorgibt, nicht zuletzt auch durch die Tatsache, daß ihm nach seiner Bestellung als Geschäftsführer trotz mehrfacher Annäherung von Leub keinerlei Geschäftunterlagen zur Verfügung gestellt wurden. In einer einstweiligen Verfügung, veranlaßt durch Leub, sei Schillfowitz die Vertretung der Gesellschaft nur gemeinsam mit Leub zugestimmt worden; Erklärungen und Handlungen könne er für die Optima bis zur endgültigen gerichtlichen Klärung nicht ausführen. Als „kriminalische Handlungsweise“ bezeichnete indes der Verwaltungsrat der Optima VI die weiteren Ausführungen des verpöhlten „Zweitmanagers“ der Optima, wonach die schlechte Zahlungsform von Leub die mehrfache Beustellung des Berlinobjektes bewirkte und dessen „unerfreuliche Auftritte“ die Kreditwürdigkeit der Gruppe bei einigen Berliner Bankkreditlinien erheblich verringerte.

Schließlich drohte — wie aus entsprechenden Schreiben hervorgeht — die Baustreitigesellschaft im Frühjahr 75 bereits mit Konkursantrag, falls die außenstehenden Beträge für das Objekt Charlottenburg von rd. 700 000 DM nicht

überwiesen würden. Sechs Monate später kam die Bayerische Handelsbank, nachdem Bearbeiten „erneut zum Erliegen“ kamen, sen, man sei nicht mehr bereit, weitere Verzögerungen der Fertigstellung des Beilehnungsobjektes hinzunehmen. Die Bank deutete in dem Schreiben an, sie habe in Erfahrung gebracht, daß Valuten aus den letzten Teilausschüttungen zur Begleichung offener Handwerkerrechnungen Verwendung fanden, sondern „offensichtlich anderweitig verplant worden sind“. Handelsbank drohte wegen Vertragsverletzung vom Darlehensvertrag zurückzutreten und verzöglicht Zwangsmaßnahmen einzuleiten. Zwar konnte Leub diese Konsequenz jetzt noch vermeiden, doch sehen sich die Kommanditisten auf Grund dieser Fakten in ihrer Forderung nach „Offenlegung“ aller Unterlagen stiftet. Als Restsumme der unnötigen Verzögerungen der Baustreitigesellschaft, die ursprünglich Juni 1974 geplant war und jetzt durch eine Fertigstellungsgarantie des Generalbauleiters und der Baugesellschaft Vering & Watter KG GmbH & Co. gegenüber der Bayerische Handelsbank für den 15. Dezember 75 festgelegt wurde, konstatierten die Kommanditisten ein Mietausfallverbot von rd. 1 Mill. DM.

Anklage gegen Zachow

Psychologisch ungünstig dürften sich die jetzt staatsanwaltlichen „Überprüfungen“ gegen Gründungsgesellschafter Zachow anzuken, Zachow war auch Gesellschafter der pleitgegangenen Real-Bausträgergruppe. Gegen ihn erhob die Staatsanwaltschaft in der AIF Hochries-Bergbahn Anklage wegen Betrug an der Untreue. Zachow wird vorgeworfen, mit falschen Tatsachenbehauptungen in einer Werbekampagne Kommanditisten für die Hochries geworben zu haben. Außerdem habe Zachow unter anderem als Generalbevollmächtigter der Hodries 1971 der Winkelmoss Sesselbahn-Friedl KG ein Darlehen zur Verfügung gestellt, obwohl Zachow — er hielt 90% der Kommanditanteile der Friedl KG — bekannt war, daß auf Grund der schlechten Ertragslage der Friedl KG mit einer Rückzahlung nicht zu rechnen war. Später habe er, laut Staatsanwaltschaft, unter falschen Behauptungen über die Lage der Friedl KG seine Anteile zum „Mehrfachen“ des Entstehungspreises an die Hochries verkauft. .

ku

Der Leser hat das Wort

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Briefe unserer Leser geben die Meinung der Verfasser wieder und bedeuten keine Stellungnahme der Redaktion zu den jeweils angesprochenen Themen. Die Redaktion behält sich bei Leserbriefen das Recht auf Kürzung vor.
Die Redaktion

„Höchst überflüssige Hochries-Seilbahn“

Der Leserbrief „Hochries wäre ein ideales Skigebiet“ von Klaus Wohlgemuth, dem Zweiten Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Hochries-Bergbahn, bezeugte so viel vordergründigen Eigennutz und offenkundigen Egoismus, daß man eine öffentliche Erwiderung für überflüssig halten und sich mit der persönlichen Schadenfreude am Scheitern einer schlitzohrigen Salamitaktik begnügen könnte.

In Bekräftigung der spontanen Reaktion von Josef Rothnelger aus Kolbermoor (Leserbrief „Schutz für die Hochries gefordert“ D. Red.), ist aber doch noch festzustellen, daß das Hochriesgebiet bereits von den Anfängen des Skilaufs bis heute „ein ideales Skigebiet“ war und immer noch ist.

Welch frohe Scharen von Skiläufern jeder Altersstufe seit eh und je und Jahr für Jahr auch ohne die höchst überflüssige Hochriesseilbahn!

Der Schlußsatz von Klaus Wohlgemuth könnte — mit geringfügiger Korrektur — volle Billigung finden: „Es liegt sowohl im Interesse der Wintersportfreunde des Raumes Rosenheim wie auch des Großraumes München, die natürlich vorhandenen Möglichkeiten eines Naherholungsgebietes für Wintersportfreunde mit seinen günstigen Verkehrsverbindungen — weiterhin in Schönheit und Frieden — nutzen zu können.“

Zwischen seinen Zeilen droht aber der Alptraum der skrupellosen weiteren Naturverschandelung eines idyllischen Berggebiets zum Schaden der Erholungsuchenden.

An dieser Stelle sei auch einmal auf die positiven Aspekte des Großgrundbesitzes hingewiesen, sofern dessen Eigner von echter Naturverbundenheit beseelt sind, zumal der fortschrittliche und soziale Artikel 141,3 unserer Bayerischen Verfassung den freien Zugang auch für alle anderen Naturfreunde garantiert.

Da in vorliegendem Fall weitere Landschaftszerstörungen mit Liftmaschinerien samt Zubehör nur mit Zustimmung der bis heute entschieden und entscheidend ablehnenden Grundbesitzer Baron Cramer-Klett und Fabrikant Wiesböck möglich wären, bleibt nur zu hoffen, daß auch deren Rechtsnachfolger einst und für alle Zeiten standhaft bleiben.

Helmut Steinmayer
Kolbermoorer Straße 28
8202 Bad Aibling
Zweiter Vorsitzender des
Deutschen Alpenvereins
Sektion Bad Aibling

Terminbestimmung

K 12/78 — Im Wege der Zwangsvollstreckung sollen die im Grundbuch von Grainbach und Frasdorf eingetragenen, nachstehend bezeichneten Grundstücke, bzw. Erbbaurecht am **Mittwoch, den 16. April 1980, 8.30 Uhr**, im Amtsgerichtsgebäude Rosenheim, Bismarckstraße 1, Sitzungssaal Nr. 81/0 (Neubau) versteigert werden.

a) Grundstücke der Gemarkung Grainbach: Flst. 261/1 Binsäcker, Grünland, Hutung, Mischwald zu 0,6611 ha; Flst. 265/2 Quellenbichl. Grünland zu 0,5127 ha; Flst. 279 Quellenbichl. Grünland zu 0,0991 ha; Flst. 279/1 Quellenbichl. Straße zu 0,0110 ha, Flst. 580/1 Grainbacher Rieder, Grünland zu 0,0464 ha; Flst. 261/2 Binsäcker, Bergbahnbetriebsgebäude, Hof- und Gebäudefläche zu 0,0639 ha; Flst. 808/1 Ebenwald, Nadelwald zu 0,1502 ha.

b) Erbbaurecht auf die Dauer von 99 Jahren ab 5. 11. 1974 an dem Grundstück der Gemarkung Frasdorf: Flst. 2898/2 Hochries Hs.-Nr. 1, Hof- und Gebäudefläche, (Bergbahnbetriebsgebäude und Gaststätte, Hofraum der „Hochriesbergbahn GmbH & Co. Betriebs-KG“, KG in Samerberg-Grainbach) zu 0,1526 ha.

Der Erbbauberechtigte bedarf zur Veräußerung (auch Zwangsversteigerung) und Belastung des Erbbaurechts mit Grundpfandrechten und Reallasten der Zustimmung des Grundstückseigentümers.

Als Eigentümer des belasteten Grundstücks ist der Freistaat Bayern — Forstverwaltung — eingetragen.

Der Versteigerungsvermerk wurde am 17. 2. 1978 in das Grundbuch eingetragen.

Zu diesem Zeitpunkt wurden als Eigentümer eingetragen:

a) Firma Hochries-Bergbahn GmbH & Co. Betriebs-KG mit dem Sitz in Samerberg-Grainbach hinsichtlich der Grundstücke Flst. 261/2 und 808/1 Gemarkung Grainbach und des Erbbaurechts an dem Grundstück Flst. 2898/2 Gemarkung Frasdorf,

b) Firma Hochries-Bergbahn GmbH mit dem Sitz in Samerberg-Grainbach hinsichtlich der Grundstücke Flst. 261/1, 265/2, 279, 279/1 und 580/1 Gemarkung Grainbach.

Mit Wertfestsetzungsbeschluss vom 14. 1. 1980 wurde dem ganzen Objekt kein positiver Verkehrswert beigemessen.

Rechte, die zur Zeit der Eintragung des Versteigerungsvermerks aus dem Grundbuch nicht ersichtlich waren, sind spätestens im Versteigerungstermin vor der Aufforderung zur Abgabe von Geboten anzumelden und, wenn der Gläubiger widerspricht, glaubhaft zu machen. Sie können sonst bei der Feststellung des geringsten Gebotes nicht berücksichtigt werden und müssen bei der Verteilung des Versteigerungserlöses dem Anspruch des Gläubiger und den übrigen Rechten nachgesetzt werden. Wer ein Recht hat, das der Versteigerung des Grundstücks oder des nach § 55 ZVG mithaftenden Zubehörs entgegensteht, wird aufgefordert, vor der Erteilung des Zuschlags die Aufhebung oder einstweilige Einstellung des Verfahrens herbeizuführen, da sonst für das Recht der Versteigerungserlöses an die Stelle des versteigerten Gegenstandes tritt. Es ist zweckmäßig, schon zwei Wochen vor dem Termin eine genaue Berechnung der Ansprüche an Kapital, Zinsen und Kosten mit Angabe des beanspruchten Ranges schriftlich einzureichen oder zu Protokoll der Geschäftsstelle zu erklären.

Amtsgericht Rosenheim — Vollstreckungsgericht

Ausfertigung

Amtsgericht Rosenheim

8200 Rosenheim, den 14.1.1980

Bismarckstraße 1
Fernruf 080330 15071
PSchA München 9418-901
Gerichtsstelle Rosenheim

Aktenzeichen: K 12/78
Bitte die in * Schreiber angeben!

In dem
Zwangsversteigerungsverfahren

- a) Fa. Hochries-Bergbahn GmbH & Co. Betriebs-KG mit dem Sitz
in Samerberg,
- b) Fa. Hochries-Bergbahn GmbH mit dem Sitz in Samerberg,
betreffend die nachfolgend bezeichneten Grundstücke bzw. Erbbaurecht
- 1) Flst. 808/1 Gemarkung Grainbach
(Grundbuch für Grainbach Band 9 Blatt 338),
- 2) Flst. 261/2 Gemarkung Grainbach
(Grundbuch für Grainbach Band 10 Blatt 366),
- 3) Flst. 265/2, 580/1, 261/1, 279 und 279/1 je Gemarkung Grainbach
(Grundbuch für Grainbach Band 9 Blatt 329),
- 4) Erbbaurecht an Flst. 2898/2 Gemarkung Frasdorf
(Erbbaugrundbuch für Frasdorf Band 21 Blatt 803),
- nachstehend in der Gesamtheit als "Hochries-Bergbahn" bezeichnet,
ergeht folgender

Wertfestsetzungsbeschluss:

Der Hochries-Bergbahn, bestehend aus den vorstehend
unter Nr. 1 bis 4 aufgeführten Objekten einschließ-
lich etwaigem Zubehör, wird ein positiver Wert nicht
beigemessen.

Gründe:

Das Vollstreckungsgericht hat gemäß § 85 a Abs. 2 i.V. mit
§ 74 a Abs. 5 ZVG den Verkehrswert des Beschlagnahmeobjekts von
Amts wegen festzusetzen. Verkehrswert ist der Preis, der bei

einer freihändigen Veräußerung für Objekte gleicher Art unter Berücksichtigung der örtlichen und zeitlichen Verhältnisse voraussichtlich erzielt würde. Die Wertfestsetzung dient der Errechnung der 5/10 und 7/10 Wertgrenzen.

Bleibt ein Gebot unter 7/10 des Verkehrswertes, so kann ein Berechtigter, dessen Anspruch ganz oder teilweise durch das Meistgebot nicht gedeckt ist, aber voraussichtlich gedeckt sein würde, wenn das Gebot 7/10 des Verkehrswertes erreicht, die Versagung des Zuschlags beantragen (§ 74 a Abs. 1 ZVG). Im Übrigen kann der Zuschlag sowohl auf ein höheres als auch auf ein niedrigeres Gebot erteilt werden.

Der Zuschlag ist auch zu versagen, wenn das abgegebene Meistgebot (einschließlich des Kapitalwertes der nach den Versteigerungsbedingungen bestehenbleibenden Rechte) die Hälfte des Grundstückswertes nicht erreicht (§ 85 a Abs. 1 ZVG).

Im Auftrag des Vollstreckungsgerichts schätzte zunächst der öffentlich bestellte und vereidigte Bausachverständige Henning Bruhn den zur Zwangsversteigerung heranstehenden Grundbesitz bzw. Erbbaurecht auf der Grundlage des Sachwertverfahrens. Als Ergebnis der Schätzung stellte der Sachverständige einen Wert von 7.886.900,-- DM ohne Berücksichtigung der gesamten betrieblichen Einrichtung einschließlich Steuerungskabel fest. Festgestellt wurde jedoch gleichzeitig, daß dieser Sachwert nicht den Verkehrswert, sondern nur einen Hilfswert darstellen könne (S. 4 des Gutachtens). Der nunmehr auch auf Anregung der Beteiligten beauftragte Sachverständige Dr. Max Seifried ermittelte in seinem Gutachten vom 31.7.1979, daß der Hochries-Bergbahn derzeit kein positiver Wert beizumessen sei.

Das Gutachten ist eingehend begründet und nach den geltenden Bewertungsmethoden erstellt. Bei der Festsetzung des Verkehrswertes wird in der Regel der Sachwert (Boden- und Gebäudewert), der Ertragswert (kapitalisierter nachhaltiger Reinertrag unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer) und der Mittelwert (Mittel aus Sach- und Ertragswert) unterschieden. Eine bestimmte

Methode ist nicht vorgeschrieben, es können alle drei in Frage kommen. Während der Sachwert in der Regel bei Einfamilienhäusern entscheidet, kommt es bei Mietshäusern und gewerblichen Objekten in der Regel auf den Ertragswert an; der Mittelwert wird insbesondere bei Grundstücken mit sozialen Mietverhältnissen festzustellen sein (vgl. Zeller, ZVG, 10. Aufl. Anm. 18 zu § 74 a).

Im vorliegenden Fall ist der Verkehrswert für das Bergbahn-Objekt eindeutig nach dem Ertragswert zu bestimmen. Dies ist in dem Gutachten vom 31.7.1979 - auf das hier ausdrücklich Bezug genommen wird - geschehen.

Der Gutachter ist bei den mehreren Grundstücken bzw. dem Erbbaurecht von einer Einheit der "Hochries-Bergbahn" ausgegangen. Dies stellt bei formaler Betrachtung zwar einen Verstoß gegen § 63 Abs. 1 ZVG dar, erweist sich aber bei Berücksichtigung der gegebenen Umstände als einzig richtige Möglichkeit. Das gesamte Bergbahnobjekt kann unter den gegebenen Umständen nur als Einheit versteigert werden. Diese Tatsache wird erhärtet durch die gerichtliche Anfrage vom 29.10.1979 -Bl. 63/65 d.A.- und die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 14.12.1979 -Bl. 66/67 d.A.-, auf die hier ausdrücklich Bezug genommen wird.

Bei dem Sachverständigen Dr. Seifried handelt es sich um einen anerkannten und erfahrenen Sachverständigen, an dessen Sachkunde zur fachgerechten Bewertung von Bergbahn-Objekten keine Zweifel bestehen. Hinsichtlich des gleichen Objekts wurde er bereits von der Staatsanwaltschaft in anderem Zusammenhang als Sachverständiger herangezogen.

Das Gutachten ist in sich schlüssig, geht von richtigen Anknüpfungstatsachen aus und gelangt infolge richtigem Aufbau unter Anwendung anerkannter Bewertungsregeln zu einem insgesamt überzeugendem Bewertungsergebnis.

Die Beteiligten, denen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Gutachten gegeben wurde, erhoben innerhalb der ihnen gesetzten Frist keine Einwendungen dagegen.

Die Wertfestsetzung hat daher auf der Grundlage des Gutachtens vom 31.7.1979 zu erfolgen.

Beurteilt am 14. JAN. 1980
Der Richter, Vorsitz der Geschäftsstelle
des Amtsgerichtes

gez. Brandmeier
(Brandmeier)
Rechtspfleger



RECHTSANWÄLTIN

GERTRUD GERBER

ALS ZWANGSVERWALTERIN
DER HOCHRIES-BERGBAHN

ZUGELASSEN

BEIM LANDGERICHT TRAUNSTEIN

AN O. GÄRBER - GEGENSTANDSSTRASSE 12 - 8200 ROSENHEIM

Deutscher Alpenverein
Sektion Rosenheim
Münchener Straße

8200 Rosenheim

8210 PRIEN A. CHEMSEE, DAN 30.04.1980

GEDELSTENSTR. 17-18/2 WEINHAUS STR.

TELEFON 080334444

TELEFON PRIVAT 080334374

ZURÜCKGEHT: FRIEDRICHSHOF

30 05

G-Ro

Betr.: Zwangsversteigerung der Hochries-Bergbahnen

Sehr verehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

als Zwangsverwalterin der Hochries-Bergbahnen darf ich Ihnen hiermit mitteilen, daß mit Zuschlagsbeschuß vom 30.04.1980 des Amtsgerichts Rosenheim das Eigentum an den Grundstücken samt den darauf befindlichen beiden Bergbahnen, Sessellift zur Ebenwaldalm und Großkabinenbahn zum Hochriesgipfel übergegangen ist auf die Josef Schwaiger Beteiligungs-GmbH, Achensmühle.

Die Zwangsverwaltung läuft bis zum ausdrücklichen Aufhebungsbeschuß, der mit Rechtskraft des Zuschlags ausgesprochen werden wird, vorläufig weiter.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Rechtsanwältin



Für eine Million Mark für eine Beteiligungsgesellschaft ersteigert: die Hochriesseilbahn.

Foto: Berger

Hochriesbahn wurde versteigert

Für eine Million Mark erworben — Beteiligungsgesellschaft

Grainbach (ha) — Die Hochriesbahn wurde dieser Tage versteigert. Für rund eine Million Mark hat Josef Schwaiger die Bahn als beauftragter Geschäftsführer für eine kürzlich gegründete Beteiligungsgesellschaft (Sitz in Törwang) erworben.

Unter einem ungünstigen Stern

Die Hochries-Bergbahn stand schon sehr früh unter einem ungünstigen wirtschaftlichen Stern. Bereits vor drei, vier Jahren drohte der Konkurs bei rund 2,5 Millionen Mark Schulden, zu deren Abbau, Tilgung und Verzinsung bei seinerzeit 14 Prozent Kreditzins im Jahr rund 700 000 Mark hätten aufgebracht werden müssen. Dies war nicht zu erreichen.

Damals sprang, um die Existenz der Bahn für den Landkreis, für

den Samerberg zu sichern, die Kampenwand-Seilbahn helfend ein, erwarb 80 Prozent der noch freien Anteile und übernahm als Co. KG die Geschäftsführung.

Ab dieser Zeit gelang es, das Unternehmen von damit gekoppelten, schweren zusätzlichen Lasten (Wohnsiedlungsbau Eisenärzt, Walmberg-Sesselbahn und anderes) zu befreien, so daß nunmehr das Objekt der Hochriesbahn sich finanziell allein zu tragen hat.

Als negativ wirkte sich die Tatsache aus, daß Ausbaupläne mit dem Ziel, die Hochries als Winter-sportgebiet attraktiver zu machen, von höchstens, dafür zuständigen Stellen von Anfang an abgelehnt wurden. Von da an war es auch immer schwieriger, zinsgünstige Kredite zu erhalten.

Fest steht, daß die Kampenwandbahn GmbH sich mehrere Jahre bemüht hat, diese Hochries-

bahn zu erhalten und deren Abbau zu verhindern.



Josef Schwaiger



Regierung von Oberbayern

Kopie & Thulen
27.10.80

Deutscher Alpenverein
-Sektion Rosenheim-
Münchner Str. 9

8200 Rosenheim

Im Schreiben vom/ Ihr Zeichen	Bitte bei Antwort angeben Unser Aktenzeichen	Bitte durchwählen ☐ oder 111- Zimmer-Nr.	Minuten
27.09.1980	800-8264.5-R0-1/76	737	4416
			09.10.1980

Hochries-Erschließung

Das mit Schreiben vom 19.02.1974 Nr. 800-1343/74 V 12 I,26 eingeleitete Raumordnungsverfahren für die Erweiterung der Skiabfahrten und Neubau von Skiliften im Hochriesgebiet durch die Hochries Bergbahn GmbH Samerberg-Grainbach wurde von der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 17.03.1975 Nr. 800-1582/75 V 12 I,26 an die am Raumordnungsverfahren Beteiligten unterbrochen, da die Hochries Bergbahn GmbH Unterlagen mit neuen Vorschlägen für die Hochries-Erschließung einreichen wollte. Das Verfahren wurde mit Schreiben vom 17.05.1976 Nr. 800-8264.5-R0-1/76 wieder aufgenommen und am 14.10.1977 negativ abgeschlossen.

Ein Abdruck der landesplanerischen Beurteilung ging den am Verfahren Beteiligten und somit auch dem Deutschen Alpenverein zu. Da wir keinen weiteren Abdruck zur Verfügung haben, bitten wir Sie, sich wegen der landesplanerischen Beurteilung vom 14.10.1977 an den Deutschen Alpenverein München zu wenden.

Zur Frage, ob der Bundesgrenzschutz beabsichtigt, die Hochries mit einer Skiabfahrt zu erschließen, können wir Ihnen mitteilen, daß der Bundesgrenzschutz im oberbayerischen Alpengebiet eine Skiabfahrt sucht und auch Anfragen zu konkreten Abfahrtsgebieten gestellt hat. Von konkreten Absichten des Bundesgrenzschutzes im Hochriesgebiet ist derzeit weder der höheren Naturschutzbehörde noch der höheren Landesplanungsbehörde etwas bekannt.

I.A.

Beutil

Beutil

Postanschrift
Postfach
8000 München 22

Heusanschrift
Maximilianstraße 28
8000 München 22

Besuchzeiten
Montag bis Donnerstag
8.30-12.00 Uhr
13.30-19.00 Uhr

Freitag
8.30-12.00 Uhr
13.30-19.00 Uhr

Telefon
(Vermittlung)
(089) 2176-1

Telex
05-02182
regob d

Konto der Zentralstelle
Postcheckamt München
Nr. 1983-808 (BLZ 750 100 00)

Hochriesbahn nimmt Wintersaison nicht auf Ist dies jetzt bereits das endgültige Aus?

Wirtschaftliche Talfahrt führte zum Stillstand — Ohne anderen Zubringer alles vorbei

Von Günter Oberst

Die wirtschaftliche Talfahrt der Hochriesbahn hat zum Stillstand geführt. Es wird keinen Start in die neue Saison geben. Ursprünglich sollte die Bahn nach der routinemäßigen Überprüfung in wenigen Tagen, am 18. Dezember, wieder aufgemacht werden.

Wie die Dinge liegen, muß sogar mit dem endgültigen Aus für die auf den Rosenheimer Hausberg führende Kabinenbahn samt dem Sessellift zwischen Grainbach und der Mittelstation gerechnet werden — und dies trotz großer Investitionen während der letzten drei Jahre.

Bei nur knapp sechszehnzehnter Auslastung der vorhandenen Beförderungskapazität gibt es für die Besitzer der Bahn keine Grundlage mehr für ein Weitermachen. Dennoch wollen es Geschäftsführer Josef Schwaiger und Werbeleiter Herbert Witold nicht wahrhaben, daß nun alles zu Ende sein soll.

Vor einem Jahr wurde noch der millionente Fahrgast seit Bestehen der Bahn (1973) mit Blumen und geschmückter Kabinenbahn empfangen. Es gab gerade im vergangenen schneereichen Winter und in diesem langen Herbst positive Ansätze. Getragen von schier unbegrenztem Optimismus, die Hochriesbahn als Attraktion des Samerbergbiets und des Rosenheimer Landes zu erhalten, brachte Josef Schwaiger erhebliche Opfer. Über eine halbe Million Mark steckte er in die bauliche Verbesserung und Fortsetzung hinein.

Das Problem der unglücklich konzipierten, Ende der sechziger Jahre auf eine weitere Erschließung durch zusätzliche Lifts im Gebiet Oberwiesen-Klauses-Predigtstuhl geplanten Hochriesbahn hängt mit dem Sessellift von Grainbach zur Mittelstation zusammen. Dieser offene Zubringer zur Großkabinenlift personalintensiv und zu stark von Werner abhängig. Oftmals treffen zwar Omnibusgesellschaften am Parkplatz ein, doch angesichts des freien Sessels verzichten vor allem ältere Menschen auf die Bergfahrt zur Mittelstation und damit überhaupt

auf eine Fahrt mit der Großkabinenlift hinauf zum Gipfel.

Alle technischen Möglichkeiten eines neuen Zubringers auf der nur 1,3 Kilometer langen Strecke bis zur Mittelstation wurden untersucht und durchgerechnet. Experten haben sich an Ort und Stelle Gedanken gemacht, Gutachten wurden eingeholt, Pläne angefertigt und aus Kostengründen wieder verworfen. Auf dieser kurzen Strecke kann kein System wirtschaftlich gebaut und betrieben werden.

Straßenbau als einziger Ausweg

Bliebe also nur ein Ausbau der vorhandenen, für den Omnibusverkehr zu schmalen Straße zwischen Parkplatz und Mittelstation. Diese Straße gehört sieben Bauern, die sich zum sogenannten Bodenverband Samenberg zusammengeschlossen haben. Sie lehnen einen Straßenbau ebenso ab wie die Schaffung eines Omnibuspark- und Wendeparkplatzes an der Mittelstation.

Als weitere Möglichkeiten wurde ein Straßenneubau im Zug eines

vorhandenen Sandwegs in Betracht gezogen. Doch gegen ein solches Projekt gäbe es großen Widerstand in der Öffentlichkeit; Landrat Neidehler hat auch bereits schon abgewunken.

Die Besitzer und Betreiber der Hochriesbahn verweisen allerdings auf Beispiele. Sie nennen die Straße zur Seiseralm über Bernau-Alchen. Benötigend des anvisierten Buspendelbetriebs wird seit im Winkel genannt, wo jeglicher Personenwagenverkehr untersagt ist. Eine der Befürchtungen lautet nämlich: Sind erst einmal Busse an der Hochries-Mittelstation zugelassen, dann fehlt nicht mehr viel zu einem allgemeinen Fahrzeugverkehr, den in dieser Bergregion mit ihrer noch vorhandenen Beschaulichkeit und ihrem Erlebniswert für den Wanderer eigentlich niemand will.

In der Hoffnung auf eine gesicherte Zukunft wurde viel in die Baulichkeit investiert. Die Bergstation erhielt ein schmuckes Aussehen; es wurden Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. Auch in der Mittelstation hat man die Räume ausgebaut.

Im Sessel-Liftbetrieb wurden Kapazität und Komfort erhöht. Erst vor einiger Zeit hat man 80 neue Sessel eingefügt und die Kapazität von 600 auf 900 Personen

Kapazität mit neuen Sesseln gesteigert

pro Stunde gesteigert. Die Kabinenbahn — sie hat Platz für 60 Personen — könnte im pausenlosen Pendelverkehr pro Stunde 500 Fahrgäste auf den Gipfel bringen.

Josef Schwaiger, der die Hochriesbahn zusammen mit seinem Mitgesellschafter vor drei Jahren für rund 900 000 Mark ersteigerte, fürchtet den näherückenden Tag, an dem wirklich nichts mehr geht. Es bleibt als letzter Schritt nur noch der Verkauf übrig, wobei es sich dann nur um die eigentliche Anlage und die Stützen handeln würde. Die Gebäude würden nutzlos in der Landschaft stehen, sofern sie nicht veräußert werden können.

Immerhin hängen an der Hochriesbahn drei Gastlokale, das „Parkstüberl“, am Beginn des Sesselliftes (30 Sitzplätze), das Gasthaus der Mittelstation (50 bis 60 Sitzplätze) und die Berggaststätte (130 Sitzplätze). Natürlich ist auch die Versorgung des Alpenvereins-Hauses auf dem Hochriegelgipfel an die Bahn gebunden.

Der ganze Bergrettungsdienst im Hochriesgebiet würde seine wichtigste Stütze für den Transport von verletzten Wanderern und Skiläufern verlieren.

So mancher Wanderer, der heute noch den Weg zur Hochries nimmt, weil er die Möglichkeit hat, einen Weg vielleicht doch mit der Bahn zu machen, muß dem Berg künftig fernbleiben. Dies hat Auswirkungen auf den Fremdenverkehr des Samerberges. Ohne Hochriesbahn ist das Rosenheimer Land um eine wichtige Einrichtung ärmer. Auch die Drachenflieger, die aus ganz Oberbayern zu „ihrem“ Berg, zur Hochries, kommen, um vom Gipfel herab zu den Landeplätzen des Samerberges zu schweben, haben ohne Bergbahn keinerlei Möglichkeiten mehr.



Auch die Drachenflieger werden nicht mehr an „ihren“ Hausberg kommen, wenn es die Bahn nicht mehr gibt.

Hochries-Bergbahn im Winter stillgelegt

Der Rosenheimer Hausberg wird von Skisportlern zu wenig frequentiert / Fehlende Abfahrt

Von unserem Redaktionsmitglied Ludwig Fisch

ROSENHEIM, 7. Dezember - Für die Hochries-Bergbahn, die seit 1973 auf den Hausberg der Rosenheimer führt, fällt der Start in die Wintersaison heuer ins Wasser: Wegen ungenügender Anlastung bleibt die Bergbahn, für die in den letzten Jahren erhebliche Investitionen getätigt wurden, während der Wintermonate geschlossen. Damit verstärken sich die seit Jahren bestehenden Befürchtungen, daß die unrentablen Anlagen überhaupt stillgelegt werden müssen. In diesem Fall würde der westliche Teil der Chiemgauer

Berge eine Einrichtung verlieren, von der man sich ursprünglich einen beträchtlichen Aufschwung des Fremdenverkehrs erwartet hatte.

Die Hochries-Bergbahn geriet schon nach dem Start im Jahre 1973 in eine schwankende wirtschaftliche Lage. Zwar ist die Bahn im Sommerhalbjahr von durchschnittlich 10 000 Benutzern relativ gut frequentiert, doch blieben im Winter von Anfang an die Fahrgäste aus. Der Plan, dies durch ein zusätzliches System von Skiliften und den Ausbau einer sogenannten Nordabfahrt zu ändern und damit den 1560 Meter hohen Berg für die Skifahrer aller Qualitätsklassen attraktiv zu machen, scheiterte jedoch an der ablehnenden Haltung der Bezirksregierung von Oberbayern.

Deshalb ist die Hochries jetzt nur für Skifahrer interessant, die vom Gipfel in Tiefschnee abfahren können oder sich mit einer relativ einfachen Abfahrt von der Mittelstation begnügen wollen. Aber auch im Sommer hat die Hochries-Bahn ihre Nachteile, die hauptsächlich aus ihrem kombinierten System resultieren: Während von der Mittelstation zum Hochries-Gipfel eine komfortable Kabinenbahn führt, gibt es für den unteren Teil der Strecke vom Samenberg bis zur Mittelstation nur einen Sessellift. Dieser Zubringerdienst wird jedoch von den Ausflüglern - vor allem von älteren und kängstlichen Leuten - vielfach gemieden, weshalb sie auf eine Fahrt auf die Hochries überhaupt verzichten.

Angesichts dieser Schwierigkeiten wurde die Bahn 1978 - wie berichtet - an den Rand des finanziellen Abgrunds gedrängt und mußte Konkurs beantragen. Bei der Zwangsversteigerung gingen die Anlagen für 90 000 Mark an zwei neue Gesellschafter über. Sie investierten mehr als eine halbe Million Mark in Verbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen; doch jetzt müssen sie feststellen: „Eine Kostendeckung läßt sich

nicht erreichen.“ Als entscheidender Faktor habe sich dabei nicht nur das Manke der fehlenden Skifahrten, sondern vor allem auch die Tatsache ausgewirkt, „daß man keine Omnibusse zur Kabinenbahn bringen kann“, weil keine ausgebaute Zufahrtsstraße zur Mittelstation, dem Startplatz der Kabinenbahn, führt. Der Vorschlag, eine solche Straße samt Omnibuspark- und Wendepplatz an der Mittelstation zu bauen, stößt jedoch in der Öffentlichkeit auf harte Kritik.

Deshalb sehen die Bergbahnbesitzer jetzt keine andere Möglichkeit, als die Anlagen zunächst für einige Zeit stillzulegen, „zumal die Bahn im Winter besonders kostenträchtig ist“. Die Kabinenbahn kann im Pendelverkehr 300 Fahrgäste je Stunde auf den Hochries-Gipfel transportieren, meist finden sich aber an einem Wintertag insgesamt nur 200 Passagiere ein - schönes Wetter vorausgesetzt. Trotzdem möchten die Eigentümer die Bergbahn erhalten, wobei sie ihre Hoffnung vor allem auf die „Unterstützung durch die zuständigen Stellen“ setzen. „Die endgültige Stilllegung der Bahn würde einen Rückschritt für den Fremdenverkehr bedeuten“, glaubt Josef Schweiger, einer der beiden Bergbahngesellschafter.

Er verwirft in diesem Zusammenhang auch auf die künstlich ausgebauten Berggaststätte auf der Hochries und auf die Versorgung des Alpenvereinshauses, das einen wichtigen Stützpunkt für den Bergrettungsdienst bildet. Neben den Ausflüglern, denen sich „von dem den Alpen vorgelagerten Berg eine besonders schöne Aussicht bietet und die nicht alle zu Fuß auf den Gipfel kommen können“, betrachten auch die Drachenflieger aus ganz Oberbayern die Hochries als Attraktion, weil sie dank der Kabinenbahn die bequeme Möglichkeit haben, vom Bergesgipfel im Gleitflug ins Tal zu schweben.

Abgebaute Sessel eingehängt Hochriesbahn wieder in Betrieb

Hoffnungsschimmer für endgültige Rettung — Gemeinde will helfen

Samerberg (go) — Während der Weihnachtsfeiertage gab es für die Hochries-Bergbahngesellschaft, die Anfang Dezember praktisch das Handtuch geworfen und mit dem Abbau der Sessel an der Zubringerbahn von Grainbach zur Mittelstation schon begonnen hatte, doch noch einen Hoffnungsschimmer. Nachdem die Gemeinde Samerberg Hilfe zusagte, entschied sich der Geschäftsführer und Bergbahnbesitzer Josef Schwaiger doch fürs Weitermachen. Gestern wurden die bereits abgebauten Sessel wieder eingehängt. Heute läuft der Bahnbetrieb auf der gesamten Strecke.

Als zum Nikolaustag am 6. Dezember die Hochbotschaft kam, daß die Hochriesbahn den Winterbetrieb nicht wieder aufnehmen können, wollten es viele nicht glauben. Einige meinten gar, es handle sich nur um ein Alarmzeichen, damit von irgend einer Seite her Hilfe signalisiert werden könne. Erst als die Betriebsleitung damit begann, Sessel abzubauen, konnte es eigentlich keinen Zweifel mehr geben.

Zufahrt zur Mittelstation?

Denn gerade der Abbau löste das Umdenken aus: In Vorgesprächen wurde deutlich, daß die Gemeinde Samerberg ihre eigentliche Attraktion und ihr Zugpferd für den Fremdenverkehr verlieren werde, wenn es für die Bahn keine Rettung mehr gäbe.

Wie mehrfach berichtet, sah sich die Geschäftsführung der Bahn außerstande, ohne Zusicherung für eine Lösung des ungünstigen Zubringerdienstes bis zur Mittelstation den Winterbetrieb aufzunehmen. Ganz abgesehen davon reichten die in den letzten drei Jahren gemachten Investitionen (rund 600 000 Mark wurden in die Einrichtung der Bahn gesteckt) nicht aus, rentabel oder wenigstens kostendeckend zu fahren.

Doch das große Problem ist und bleibt der Zubringer. Weil die Fahrgäste zunächst in einen freien Sessel müssen, ehe sie dann von der Mittelstation aus mit der Kabinenbahn auf den Gipfel fahren können, ist ein rentabler Betrieb praktisch unmöglich. Dieser Ansicht sind auch alle Experten: „Auf nur drei Kilometer Gesamtstrecke zwei



Die bereits abgebauten Sessel für die untere Sektion der Hochriesbahn wurden gestern wieder eingehängt. Ab heute laufen Sessellift und Kabinenbahn wieder: Es gibt an der Hochries doch eine neue Wintersaison. Foto: go

Systeme, das kann nicht gehen“, weiß auch der Bahnbesitzer Schwaiger.

Es fehlte nicht an Ermunterungen

Doch er will nicht aufgeben. Ermutigt durch viele Zuschriften, durch Gespräche und letzten Endes aufgrund der Zusagen der Gemeinde, will er doch noch einen letzten Versuch wagen. Zu denjenigen, für die die Bahn existenznotwendig ist, zählt der Gipfelwirt. Er ließ wissen, daß ohne Bahn nichts geht; er müsse schließen.

Das Signal zum Weitermachen kam aber von der Gemeinde Samerberg. In Verhandlungen mit Bahnbesitzer Schwaiger kam heraus, daß die Gemeinde alles versuchen will, eventuell doch eine Verbreiterung der Zufahrt zur Mittelstation zu erreichen. Wäre diese möglich, könnten auch Omnibusse

hochfahren, was andererseits aber neue Probleme schaffen könnte. Viele befürchten nämlich den allgemeinen Fahrverkehr und eine Überlastung des Gebietes der Mittelstation durch parkende Fahrzeuge.

Dem halten die Befürworter entgegen, daß man selbstverständlich nur einen Omnibus-Pendelverkehr gestalten dürfe, wie dies ja auch bei anderen Bahnen (Teit im Winkl usw.) praktiziert wird.

Erst wenn die Zufahrtsprobleme gelöst sind, wird sich zeigen, ob die Hochriesbahn wirklich gerettet werden kann.

Ein Umbau des unteren Sesselliftsystems als durchgehende Kabinenbahn wäre technisch möglich, doch finanziell nicht realisierbar. Es bleibt also auf Sicht wohl nur die Verbreiterung der Auffahrt oder die endgültige Schließung der Bahn. Zunächst aber läuft ab heute die Wintersaison 1982/83 an. Wird es die letzte sein?

Hochriesbahn weiter in der Schwebel

Situationsbericht im Gemeinderat — Satzungsänderungen beschlossen

Samerberg (hf) — In seiner letzten Sitzung im Jahr 1982 stimmte der Gemeinderat dem Bauantrag Johann Wörndl, Ried (Erweiterung des landwirtschaftlichen Gebäudes sowie der Errichtung zweier Silos und einer Güllegrube), ohne Einwendungen zu. Dem Bauantrag Wolfgang Ull, Weikersing (Errichtung einer Güllegrube), stimmte er unter folgenden Voraussetzungen zu: Der Mindestabstand vom Straßenrand von einem Meter muß eingehalten werden; die Feststellung der Straßenabgrenzung ist vor Baubeginn vom Antragsteller selbst vornehmen zu lassen, das Bauwerk muß eine befahrbare Decke besitzen und ebenerdig errichtet werden.

Die Gemeindeverwaltung hatte die Frage der Notwendigkeit eines Bebauungsplans für das allgemeine Wohngebiet in Geisenkam geprüft. Nach Aussage der zuständigen Behörden ist die Aufstellung eines Bebauungsplans dann nicht erforderlich, wenn eine Bebauung erfolgt, die sich an der Größe des bereits in diesem Gebiet bestehenden Wohngebäudes orientiert. Der Gemeinderat stellte seinen Beschluß über den Verzicht zur Aufstellung eines Bebauungsplans zurück, bis der Gemeinde verbindliche Erklärungen der Bauwilligen über Art und Ausmaß der Bauten vorliegen und entsprechende Straßengrundabtretungen notariell gesichert sind.

Dem Gemeinderat lag der Entwurf der neuen Satzung für die Erhebung eines Fremdenverkehrsbei-

trags vor. Mit der Satzung will die Gemeinde eine größere Beitragsgerechtigkeit gegenüber der bisherigen Satzung erreichen. Die Berechnung des Fremdenverkehrsbeitrags erfolgt nach dem einkommen- und körperschaftsteuerpflichtigen Gewinn und dem steuerbaren Umsatz. Die Satzung wird in der Fassung der vom Staatsministerium des Innern herausgegebenen Mustersatzung übernommen. Der Gemeinderat erließ die Satzung für die Erhebung eines Fremdenverkehrsbeitrags mit folgenden Festlegungen: Die Höhe des Beitragssatzes beträgt vier Prozent, die Satzung soll rückwirkend zum 1. Januar 1982 in Kraft treten.

Die Gemeinde ist als Betreiber der teilbiologischen Kläranlage in Geisenkam auf Grund der Vorschriften des Abwasserabgabegesetzes unmittelbar abgabepflichtig. Der Aufwand aus dieser Abwasserabgabe gehört zum Betriebsaufwand der Abwasserbeseitigungsanlage und soll über die Benutzungsgebühren für die Entwässerungsanlage umgelegt werden. Aus diesem Grund ist eine Änderung der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung erforderlich geworden, die der Gemeinderat demnächst beschließen wird und die ab 1983 in Kraft treten soll. Durch Wegfall der anrechenbaren Freigrenzen und Erhöhung der Einleitungsgebühren sollen der derzeitige Betriebsaufwand sowie die Abgabesteigerungen der kommenden Jahre ausgeglichen werden.

In der Hochriesbahnangelegen-

heit unterrichtete Erster Bürgermeister Georg Huber den Gemeinderat über das Ergebnis einer Besprechung, an der neben dem Gesellschafter der Hochriesbahn, Josef Schwaiger, auch die Bürgermeister Hans Piezinger und Peter Wiesholzer sowie Oberinspektor Kunz von der Verwaltung teilgenommen hatten. Dabei hatte Josef Schwaiger auf die schwierige wirtschaftliche Situation der Bahn und insbesondere auf die durch die niedrigen Fahrgastzahlen entstandenen Verlust hingewiesen. Ferner wurde mitgeteilt, daß der ursprünglich beabsichtigte Bau einer weiteren Straße nicht zu verwirklichen sei. Dies ist auch die Auffassung des Landratsamts. Für die Anhebung der Fahrgastzahlen verbliebe nur noch die Möglichkeit eines Ausbaus der bestehenden Bodenverbandsstraße, wenn man erreichen wolle, daß ein künftiger Reisebusverkehr zur Mittelstation möglich ist und damit eine bessere Ertragslage erzielt wird. Nach Auffassung von Josef Schwaiger könne jedoch dieses Vorhaben nur mit Mitwirkung der Gemeinde verwirklicht werden. Er erklärte sich bereit, umgehend den Fahrbetrieb wieder aufzunehmen, wenn er vom Gemeinderat die Zusage erhält, daß sich die Gemeinde innerhalb der nächsten drei Monate für eine Lösung einsetzt.

Der Gemeinderat beauftragte den Bürgermeister und die Gemeindeverwaltung, mit den zuständigen Stellen in Verhandlung zu treten.

Um vom Konkurs bedrohte Hochriesbahn zu retten, soll Bergstraße gebaut werden

Müssen Almbauern ihre Wiesen für eine Seilbahn opfern?

Rosenheim — Selten schwebte eine Seilbahn von Anfang an gefährlicher über dem finanziellen Abgrund als die Gondeln auf den 1560 Meter hohen Hochries im Chiemgau. Noch nie wollte es bergauf mit ihr gehen (was gerade auch für eine Bergbahn unerlässlich ist). Nach einem ersten Konkurs im Jahre 1978 rutschte die Bahn auch unter neuen Besitzern immer tiefer in die roten Zahlen.

Jetzt wollen die Almbauern auf dem Hochries verhindern, daß sie vor dem endgültigen Absturz noch wertvolle Almgründe mit sich reißt. Sie stemmen sich gegen einen letzten verzweifelten Rettungsversuch für die 1973 in Betrieb genommene Bahn, weil sie lieber ihre Weiden und die Landschaft erhalten wollen als das Gondelunternehmen, dessen Chancen sie so oder so gering ansehen.

Da gibt es nämlich zwei Schönheitsfehler: Zum einen ist der beliebte Wanderberg Hochries kein Ski-Berg. Und zweitens hat die Gondelbahn eine nicht von jedermann geschätzte Besonderheit: Ihre „Talstation“ liegt auf halber Bergeshöhe. Unterhalb verkehrt nur ein Sessellift, den speziell ältere oder ängstliche Ausflügler scheuen. So erhebt sich für die Bahnbetreiber die Frage: Wie kann man mehr Kundschaft zu

den Gondeln bringen? Theoretisch könnten sie 500 Personen in der Stunde befördern, doch selbst bei schönem Wetter sind es kaum mehr als 200 pro Tag.

Hängen schon nicht die Touristen an der Seilbahn, so doch wenigstens die zuständige Gemeinde Samerberg. „Es wär' net nur für die Gemeinde, sondern fürs ganze Gebiet von Nachteil, wenn die Bahn aufhörat“, sagt Bürgermeister Georg Huber. Nicht zuletzt die Drachenflieger müßten Tränen — beziehungsweise Schweiß-tropfen — vergießen, wenn sie mit ihren Flugapparaten nicht mehr per Bahn nach oben zum Startplatz schweben könnten.

Die Gemeinde hat bereits erreicht, daß die Gondeln den Winter über — jedenfalls bei guter Schneelage — noch weiterlaufen. Doch die Betreiber wollen nicht länger alljährlich eine sechsstellige Summe in das Unternehmen „buttern“ und meinen, das Problem könne jetzt nur noch die Gemeinde lösen: Bürgermeister Huber: „Wir suchen nach Wegen.“ Gensügenommen nach einer Straße.

„Da gib't sonst net viel Möglichkeiten“, sagt er. Über eine Straße könnten die Ausflügler in Bussen zur Mittelstation, sprich Talstation der Gondel, gebracht werden und dann für eine bessere Ertragslage der Bahn sorgen.

Man wolle mit den Bauern „zamsitzen und beraten“. Von dem Gespräch hänge es ab, „ob's weitergeht oder net“.

Wahrscheinlich „net“. Denn Franz Bauer, Vorstand des Bodenverbands mit 46 Hochries-Almnutzern, kann sich nicht vorstellen, „daß da mehr rauskommt als bisher“. — „Warum“, so fragt er, „sollen wir unsere schönen Almböden kaputtmachen lassen, wenn's mit der Bahn dann in zwei Jahren wieder den Graben runter geht.“ Eine Straße würde mitten durch die Weiden führen, oben werde ein großer Parkplatz gebraucht, später würde nach einem Hotel und einem Betrieb wie auf der Seiseralm verlangt. Schlußwort: „Unsa schöns Hoamatl verkaufn, dös könn ma doch net machen.“

Der Vorsitzende der Samerberg-Bauern, Peter Wiesholzer, sähe einen Straßenbau sogar für einen „Schritt zurück im Fremdenverkehr“ an, da dabei der bisherige und vielbenutzte Alm- und Wanderweg zerstört würde. Wiesholzer spricht von einer „unglücklichen Bahn, die nicht bis runter geht“, und meint, daß sie auch dem Fremdenverkehr nichts gebracht habe, weder mehr Übernachtungen noch sonst einen Aufschwung. So lauert jetzt der Pleitegeier auf seine lang ersehnte Beute. **Erik Spemann**

Stillelegungen drohen, wenn öffentliche Hand nicht weiterhilft:

Wendelstein-Zahnradbahn und Hochriesbahn müssen bleiben

Betriebswirtschaftliche Grundlage beider Bergbahnen soll stabilisiert werden

Rosenheim — Die Wendelstein-Zahnradbahn und die Anlagen an der Hochries bleiben Sorgenkinder, obwohl der Fortbestand dieser Bahnen für den Fremdenverkehr unverzichtbar ist. Auch jetzt steht das Schicksal der Zahnradbahn wieder zur Debatte, denn eine zweite Rettungsaktion muß eingeleitet werden, da der seit neun Jahren geltende, die Abdeckung des Defizits regelnde Vertrag 1987 ausläuft. Wenn die öffentliche Hand nicht weiterhilft, können Bahnstillelegungen nicht mehr vermieden werden. Aber die weitere Bereitschaft zur finanziellen Hilfe ist bereits signalisiert: Der Freistaat Bayern würde einen Teil an der Deckung des Defizits beisteuern, wenn auch der Landkreis sowie die Gemeinden Brannenburg und Flintsbach wie bisher weiter mitmachen.

Bei der Hochriesbahn geht es um Kapazitätserweiterungen, die jedoch nur zu erreichen wären, wenn Busse bis zur Mittelstation fahren könnten. Um dies möglich zu machen, müßte ein bereits bestehender Weg nur geringfügig ausgebaut werden, wofür sich das Landratsamt einsetzen will. In einem Gespräch zwischen Minister Neubauer und Dr. Max

nister Jaumann gewandt und um eine Erneuerung des vor neun Jahren geschlossenen Vertrages zur teilweisen Übernahme des Defizits gebeten.

Die im Jahre 1912 fertiggestellte älteste deutsche Hochgebirgsbahn auf den 1740 Meter hohen Wendelsteingipfel kann nach wie vor nicht mit eigener Kraft aus dem wirtschaftlichen

der einen und dem Freistaat, dem Landkreis Rosenheim sowie den Gemeinden Brannenburg und Flintsbach auf der anderen Seite geschlossene Vertrag zur Übernahme der Defizite läuft im nächsten Jahr aus. Und wie damals will sich Staatsminister Franz Neubauer und wollen sich jetzt auch die SPD-Abgeordneten für eine zweite Auflage jenes Vertrages stark machen. Im Oktober 1977 sprach man von der „zweiten Geburtsstunde“ der Wendelsteinbahn und auch davon, daß Neubauer die „treibende Kraft zur Rettung der Zahnradbahn“ gewesen sei. Wie die



Die Sesselbahn zur Hochries könnte ebenfalls eine bessere Auslastung gebrauchen. Dies könnte nach Meinung der Fachleute dadurch erreicht werden, daß Busse bis zur Mittelstation verkehren dürfen. Fotos: Trux2

Gimpe wurden die Bergbahnprobleme ausführlich erörtert. Es bestand die einhellige Meinung, beide Bahnen müssen erhalten bleiben.

Wegen der Wendelsteinbahn haben sich auch die Landtagsabgeordneten Max Falter und Walter Schlosser an Wirtschaftsmini-

Defizit herausfahren: Staat, Landkreis sowie die Gemeinden Brannenburg und Flintsbach müssen finanziell mitanschießen, wie dies auch schon in den zurückliegenden neun Jahren der Fall war.

Der 1977 zwischen den Betreibern der Wendelsteinbahn auf

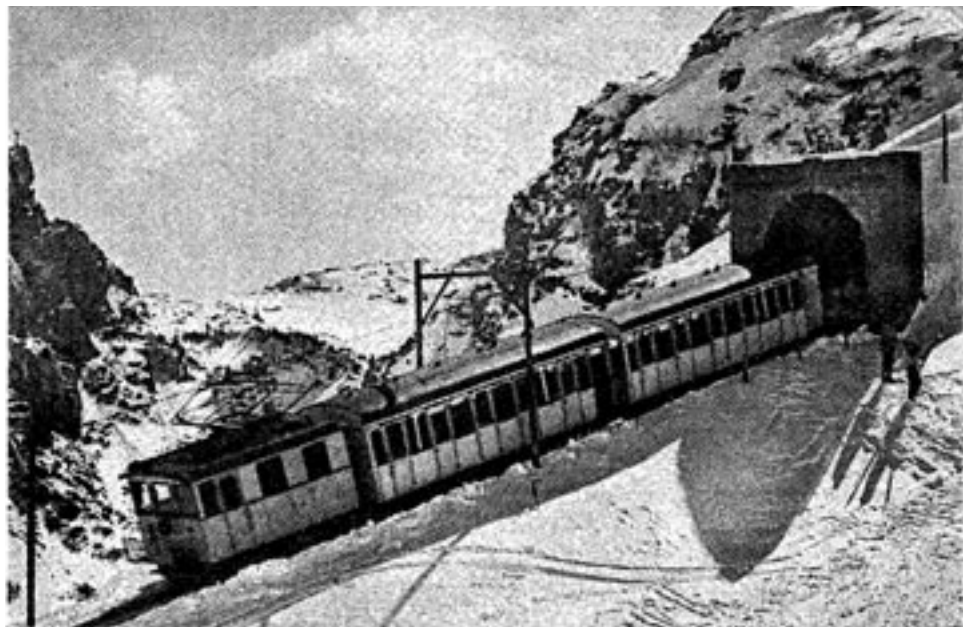
Anzeige

Im
Skiparadies Sudelfeld
Die neue Schwebelift 0 80 23-4 28
Schönggratbahn
Die erste 3er-Sessellift Deutschlands
Bis 2000 Personen Sitz-Lenig
6 km neue Altschneise

Dinge stehen, sollte es wohl auch noch eine dritte Geburtsstunde geben. Obwohl der neue Vertrag noch nicht in Sicht ist, gibt es doch positive Informationen, daß alle Beteiligten ihre bisherigen Verpflichtungen verlängern werden.

Ein Teil trägt die Gesellschaft selbst

Von dem errechneten Verlust der Wendelsteinbahn werden — so wurde es vor neun Jahren bestimmt — 17,5 Prozent von der Gesellschaft selbst getragen. Den größeren Anteil von zusammen 82,5 Prozent des Defizites decken Freistaat, Landkreis sowie die Gemeinden Brannenburg und Flintsbach, die übrigens schon seit 1975 zur finanziellen Hilfe entschlossen hatten. Das schwere



Auch die Wendelstein-Zahnradbahn, die bei Touristen in der ganzen Welt bekannt ist, braucht weiterhin einen Zuschuß. Ohne die Hilfe der öffentlichen Hand ginge sie bald für immer auf „Talfahrt“.

Lawinenglück vom 28. Februar 1975, bei dem eine Schneeschleuder in die Tiefe gerissen wurde und fünf Tote zu beklagen waren, hat die Bahn vor neue Probleme gestellt und weitere Investitionen notwendig gemacht. Zuggarnituren mußten umgerüstet, eine neue Schneeschleuder beschafft und Lawinenverbauungen angebracht werden.

Immer fährt auch ein Stück Nostalgie mit

Die Zahnradbahn hat in den letzten Jahren jeweils einen Verlust zwischen 200 000 und 400 000 Mark hereingefahren. Entsprechend ihres prozentualen Schlüsselers mußten die Zuschußgeber kräftig in die Tasche greifen. Sie taten es in der Erkenntnis, daß Oberbayern um eine unersetzliche Rarität ärmer wäre, wenn es diese Bahn nicht mehr gäbe. Die Abgeordneten Schlosser und Falter beschrieben in ihrer Eingabe an Minister Jaumann die Situation und meinten, viele Ausflieger und Urlauber würden nach Stilllegung der Bahn aus dem Feriengebiet ins nahe Österreich abwandern.

Bei jeder Fahrt der Zahnradbahn fährt auch ein Stück Nostalgie mit. Schließlich ist die traditionsreiche Bahn auch ein technisches Denkmal aus einer Zeit, in der solche Bahnbauten zu den Pioniertaten zählten. Angesichts der vielen Argumente für den Erhalt der Bahn müssen rein betriebswirtschaftliche Überlegungen in den Hintergrund treten.

Doch ohne die notwendige

Anzeige

... fließt in den Frühling —
Strähnchen- und Farbeaktion

salon Jurie
Kufsteiner Str. 16, Rosenheim, T. 2 15 75

Geldausstattung geht es nun einmal nicht. Es kommt hinzu, daß wegen der erforderlichen Anschaffung neuer Zuggarnituren rund 14,5 Millionen Mark investiert werden müßten. Die Bahngesellschaft hat in den letzten Jahren von sich aus bereits einiges getan, um die Betriebskosten zu senken, aber aus den roten Zahlen wird die Bahn trotz aller Rationalisierungen allein nicht herauskommen. | Günter Oberst



Auch die Hochries-Kabinenbahn würde von Zubringer-Bussen profitieren.



Verwirr- spiel- um die Hochries- Seilbahn



Ganz oben: Das Hochries-Gipfelhaus der DAV-Sektion Rosenheim (rechts Kämpferwand). Diese Flugaufnahme stammt noch aus der Zeit vor dem Seilbahnbau. Wind es wieder einmal so aussehen auf dem beliebtesten Tourensüberg?

Foto: W. Bahnmüller (Freigeig. Reg. v. Obb. Nr. GS 424/77)

Mitte und unten: Spekulationsobjekt beim Bau der Kabinenbahn waren die Hänge unterhalb des Predigtstuhls. Die Verweigerung der Genehmigung zur Erschließung dieses Geländes mit Schleppliften ist zusammen mit der nicht vorhandenen Abfahrt zur Talstation Ursache für die Unrentabilität der Bahn.

Fotos: Archiv



„Der Betrieb der Hochries-Seilbahn wird über Winter eingestellt“. Meldungen wie diese fördern nur die Produktion von Schlagzeilen, sondern auch Vermutungen. So hört man sagen – von Optimisten? – daß der Betrieb überhaupt eingestellt, ja schließlich sogar die absehbaren Seilbahnstützen wieder abgebaut werden sollen.

Das haben sich die Planer des Projektes wohl nicht träumen lassen... Wieso sollten sie auch nicht auf die altbewährte „Salontaktik“ vertrauen. „Wenn durch den Bau einer Bahn erst einmal vollendete Tatsachen geschaffen sind, kann die Genehmigung für rentabilitätsfördernde Folgeerschließungen nicht weiter verweigert werden.“ Die so dachten, haben die Zeichen der Zeit übersehen. Und die waren damals schon durch den „Alpenplan“ mit seiner Dreizoneneinteilung gesetzt. Dieser Alpenplan nicht zuletzt – und ein weitsichtiger Grundeigentümer: Graf Kärner-Klett – hat auch an der Hochries alle Vorstöße, die Genehmigung für weitere Erschließungsmaßnahmen zu erhalten, bis heute vereitelt. Schon der Konsequenz, doch auch die zu erwartenden Signalwirkung wegen, wäre es demnach nur zu begrüßen, käme es tatsächlich zur Demontage der leihgeplanten Seilbahnstützen an der Hochries.

Die Hochries ist auch während des letzten Jahrzehnts ein beliebtes, weitgehend unversichertes Ziel für Touristen geblieben: Ein Zeichen auch dies für die Unrentabilität des Seilbahnbau. Sollte dieser Unrent wirklich verschwinden, erhielte diese Berg seinen ursprünglichen Nimbus zurück: und die DAV-Hütte der Sektion Rosenheim auf seinem Gipfel mit großen Kosten ausgebaut um dem Anspruch der „Seilbahngäste“ gewachsen zu sein – ihre Stützpunkt-Funktion am Rande eines reizvollen und vielseitigen Tourengebietes. E

Wie wir kurz vor Druckreifenklärung für dieses Heft erfahren, schreibt die Hochries-Seilbahn nun doch weiterhin zum Gipfel. Die Gemeinde Samenberg will sie nicht verkommen lassen und den Betrieb auf Widerruf aufrecht erhalten, bis das im Zuge salontaktischer Planungen ebenfalls offen gelassene Problem einer Zubringermöglichkeit mit Omnibussen zur Talstation der Kabinenbahn (die ist derzeit nur per Seilseiliff zu erreichen) gelöst ist. Also doch keine Hoffnung auf Konsequenz und Signalwirkung (z. B. für den Hochstetig)? d. Red

Veraltetes Erschließungskonzept

Leserbrief zu „Wendelstein — und Hochriesbahn müssen bleiben“

In dem Artikel über die Bergbahnen, der sich hauptsächlich mit der Wendelsteinbahn beschäftigt, sind einige Behauptungen über die Hochriesseilbahn eingestreut. Was für die gute alte Wendelsteinbahn durchaus richtig sein mag (zum Beispiel Erhaltung eines technischen Denkmals), ist auf keinem Fall auf die Hochriesbahn anwendbar.

Diese Bahn, 1970/71 gebaut, wurde ohne Konzept in die Landschaft gestellt und war von Anfang an eine Pleite. Das wußten auch die jetzigen Eigentümer dieser Bahn, als sie diese aus der Konkursmasse 1978 ersteigerten. Mit welchem Recht fordert man von der öffentlichen Hand Unterstützung? Der Wert der Hochriesbahn für den Fremdenverkehr wird maßlos übertrieben, sonst bestünde doch nicht die finanzielle Misere. Ich glaube, der Samerberg wäre auch ohne Bahn attraktiv genug.

Noch gefährlicher halte ich aber die seit Jahren von interessierter Seite erhobene Forderung, die Straße zur Mittelstation auszubauen und für den Busverkehr freizugeben. Der Moser-

bodenverband, Eigentümer dieser Straße, hat sich schon vor Jahren eingehend mit dieser Forderung beschäftigt und die Finanzierbarkeit geprüft. Er lehnte mit Recht den Ausbau ab, ließ aber einen Pendelverkehr mit einem Bus mittlerer Größe zu. Das ist nach meiner Ansicht das äußerste Zugeständnis.

Die Seilbahngesellschaft möchte aber die Öffnung dieser Straße für große Reisebusse (Werbe- und Kaffeefahrten), was einen gewaltigen Ausbau erfordern würde. Ganz abgesehen davon, daß die an chronischem Geldmangel leidende Seilbahngesellschaft das nicht finanzieren könnte und wir Steuerzahler erhalten müßten, würden viele Bäume und Almwiesen geopfert, Bergsteiger und Spaziergänger aber vertrieben.

Erst dürfen Busse bis zur Mittelstation fahren, später, weil die Bahn immer noch nicht rentabel, öffnet man diese Straße für den gesamten Verkehr, dann legt man den unrentablen Sessellift still. Es gibt genügend Beispiele für diese Salamitaktik.

Was haben die vielen echten Bergwanderer, Spaziergänger, Erholungssuchende und nicht zuletzt wir Grainbacher davon? Nichts! Im Gegenteil. Dieses total veraltete Erschließungskonzept brächte nur Lärm, Gestank und Schadstoffe noch weiter in unsere Berge und Wälder hinein. Das ohnehin schon vom Durchgangsverkehr geplagte Grainbach wäre noch schlechter daran. Omnibuswende- und Parkplatz am Ebenwald würden zusätzlich die wichtigen und schönen Bereiche zwischen Grainbach und Hochries, die Kräuterwiese, Käseralm, Moserboden und so weiter für den großen Teil der Bergwanderer entwerten.

Man kann nur hoffen, daß die Bauern des Moserbodenverbands und andere Grundanlieger diese Straßenerweiterung verhindern. Nicht sie sind hinter der Zeit zurück, sondern das Erschließungskonzept ist veraltet. Die vielen Bergwanderer und Naturfreunde, aber auch unsere Nachkommen, werden es ihnen danken.

Horst Wirschnid
Brenkenweg 13
8201 Samerberg

Erhaltung der Bergbahnen notwendig

Minister Neubauer beim CSU-Ortsverband Nußdorf — Rückblick

Nußdorf (lh) — Klar für die Erhaltung der Wendelsteinbahn und der Hochriesbahn sprach sich Minister Neubauer in Nußdorf aus, wo er Redner bei der Jahreshauptversammlung des CSU-Ortsverbands war. Bergbahnen seien in Fremdenverkehrsgebieten eine Notwendigkeit, sagte er. Eine klare Absage erteilte er an „eine Gruppierung, die sich den Abbruch der Hochriesbahn zum Ziel gesetzt hat“. Bei dieser Bahn, so Neubauer, solle ein etwa fünfjähriger Versuch mit neuer Konzeption und Zufahrtsmöglichkeit bis zur Kabinenbahn durchgeführt werden. Dann sei es immer noch Zeit, über einen Abbruch nachzudenken.

-Zu Beginn der Versammlung hatte Vorsitzender und Bürgermeister Johann Dettendorfer seinen Rechenschaftsbericht gegeben. Er erinnerte etwa an den Strauß-Geburtstag in Nußdorf. Dettendorfer versicherte, er und auch der Ortsverband Nußdorf würden den neuen Kandidaten Zeitmann voll unterstützen.

Der Bürgermeister lobte die

gute Zusammenarbeit im Gemeinderat. Der Mitgliederstand des Ortsverbands habe inzwischen 84 erreicht und zeige weiterhin steigende Tendenz. Bezüglich des Loferverkehrs wurde Minister Neubauer um seine Mithilfe gebeten, um das Inntal zu entlasten und damit dem Fremdenverkehr zu helfen.

Dettendorfer schlug vor, auf höchster Ebene tätig zu werden, um durch neue Vorschriften, Gebührenregelungen und Einschränkungen bei Genehmigungen zu erreichen, daß ein größerer Teil des Schwerlastverkehrs aus den Beneluxländern für den Weg nach Süden Routen über Frankreich und die Schweiz wählt. Ein entsprechendes Schriftstück wurde an den Minister übergeben, der seine Hilfe zusagte.

Den Kassenbericht gab Horst Kaplan.

Der Ortsverband hatte im vergangenen Jahr jeweils 1000 Mark für die Nachbarschafts- und die Altenhilfe gespendet, wofür die Vorsitzende, Frau Rybka, dank-

te. Johann Dettendorfer sagte dann auch weitere Hilfe zu und dankte Frau Rybka für ihren unermüdlichen Einsatz im Dienste des Nächsten.

Minister Neubauer sprach dann zunächst über die Erfolge der Bundesregierung. Der Bundeshaushalt sei konsolidiert, und das Wirtschaftswachstum betrage zwischen drei und vier Prozent. Weitere Themen waren Arbeitslosigkeit, Ausbildungsplätze, Umweltschutz, Kernenergie sowie Streikrecht, das nicht bedroht sei. Neubauer ging auch auf Probleme der Landwirtschaft ein, welche aber nur mit der derzeitigen Bundesregierung zu lösen seien.

Abschließend betonte der Minister, daß die Steuerpolitik der Regierung auf Dauer den kleinen Mann entlaste.

Fragen nach seinen weiteren persönlichen Plänen wollte Neubauer an diesem Abend noch nicht beantworten. Er erklärte sich aber gern bereit, für das Jubiläumsjahr, das Nußdorf 1988 feiert, die Schirmherrschaft zu übernehmen.

Kurorte setzen sich für Hochriesbahn ein

Ab heute verstärkt mit Bussen zur Talstation

Rosenheim (re) — Die Verantwortlichen für den Fremdenverkehr im Rosenheimer Land, insbesondere die Leiter der Kurverwaltungen in Bad Aibling, Bad Feilnbach, Endorf und Prien, wollen nicht tatenlos zusehen, wie die Hochries-Bergbahn finanziell weiter in den drohenden Ruin führt.

Bei einem Gespräch, das auf Initiative des Endorfer Kurdirektors Anton Müller gestern zustande kam, beschlossen die Kurdirektoren Paul Moß (Bad Aibling), Sepp Höfer (Bad Feilnbach) und Anton Müller (Endorf), ab sofort verstärkt Busfahrten mit Kurgästen zur Talstation der Hochries-Sesselbahn zu veranstalten. Der Priener Kurdirektor Peter Donauer mußte den Gesprächstermin wegen anderer Verpflichtungen kurzfristig absagen.

In der Diskussion mit dem Vorsitzenden des Fremdenverkehrsausschusses des Wirtschaftlichen Verbandes, Günter Oberst, wurde deutlich, daß die Hochriesbahn aus der Sicht des Fremdenverkehrs zwar erhalten bleiben soll, daß man aber die Forderung des privaten Bergbahnbesitzers Josef Schwaiger, künftig Omnibusverkehr bis herauf zur Mittelstation zu ermöglichen, eher skeptisch beurteilt, weil bei einer solchen Lösung auch eine Mehrbelastung der Natur befürchtet wird. Deshalb würde der Fremdenverkehrsausschuß anderen Sanierungsmöglichkeiten den Vorzug geben. Freilich konnten die Kurdirektoren auch kein neues Konzept aus der Tasche ziehen, mit dem die Hochriesbahn rasch zu sanieren wäre.

Die Kurdirektoren sehen der-

zeit nur die Möglichkeit, die Gäste in den Kliniken und Kurheimen mehr als bisher für Ausflüge zur Hochries zu interessieren und dementsprechend Fahrten anzubieten. Damit soll



Junge Leute benutzen die Sesselbahn gern. Ältere Leute hätten vielleicht dann mehr Vertrauen, wenn das Ein- und Aussteigen bequemer wäre. Fotos: Neu

zur Erhöhung der Fahrgastfrequenz auf der Hochriesbahn wenigstens etwas beigetragen werden. Wie man hört, liegt die jährliche Unterdeckung des Bahnbetriebes bei etwa 200 000 Mark.

Der Betreiber der Bahn sieht im Ausbau des asphaltierten Weges zwischen Talstation und Mittelstation für den Zubringerbetrieb mit Omnibussen zur Mittelstation die einzige Möglichkeit, aus den Schwierigkeiten herauszukommen. (Siehe Bericht auf dieser Seite.)

Samerberger wollen keinen Straßenausbau

Acht von 14 Gemeinderäten unterschreiben Protest — Auch der Moserbodenverband ist dagegen

Samerberg — Die Sesselbahn haben sie akzeptiert, gegen den Bau der Hochries-Seilbahn haben sie sich auch nicht gewehrt, aber jetzt geht den Samerbergern "der Hut hoch. Energetisch wehren sie sich gegen die Pläne des Seilbahnbesitzers Schwaiger, die Wirtschaftsstraße zur Mittelstation der Hochriesbahn für große Ausflugsbusse auszubauen.

Am Samerberg, wo die politischen Parteien bisher noch keine Chance hatten, ins Rathaus einzuziehen — die Gemeinderäte sind friedlich auf einer Einheitsliste zusammengeslossen — grenzt es fast an Revolution, daß einer aus diesem Kreis mit einer

eingehüllt in die Ausrüstung von 60-Mann-Bussen tun wollen.

Für die 1969 erbaute Hochriesbahn mit der Sesselbahn zur Mittelstation und der anschließenden Kabinenbahn zum Gipfelhaus kam 1978 wegen finanzieller

Sesselbahn steht wochentags bereits still

Schwierigkeiten und Unrentabilität der Konkurs. Bei der anschließenden Versteigerung erhielten Josef Schwaiger und ein Kollege den Zuschlag. Nach einem kurzen Zwischenhoch und einigen Investitionen macht die Seilbahngesellschaft jetzt wieder permanent Verluste. Die Sesselbahn, Zubringer zur Seilbahn, ist wochentags bereits nicht mehr in Betrieb. Drei Beschäftigte wurden entlassen.

Josef Schwaiger sucht nun einen Ausweg aus diesem Dilemma

und kam zu der Überzeugung, daß eine Sanierung der Bahn nur durch Kaffeefahrten zur Mittelstation möglich ist, und das mit großen Ausflugsbussen. Der bereits jetzt laufende kleinere Bus, der 22 Personen befördern kann, schenkt Schwaiger nicht ausreißend.

Die bestehende Wirtschaftsstraße zur Mittelstation ist im Besitz des Moserbodenverbandes, dem 42 Mitglieder angehören. Sie stimmten 1985 mit 32 zu 6 Stimmen gegen den Ausbau der Straße.

„Dickköpfe und Quertreiber“

In der Folgezeit geriet der Verband zunehmend unter politischen Druck. Der ehemalige Landrat Neiderhell sprach von „Dickköpfen und Quertreibern“. Im Gemeinderat stellte Bürger-

meister Deindl einen Antrag auf Erhalt der Hochriesbahn „um jeden Preis.“ Nachdem acht der 14 Gemeinderäte schon auf der Protest-Liste unterschrieben hatten,

Anzeige

Pfandverleihen gilt bekannt.
Achtung! Übernahmen ab 13 Uhr
öffentliche
Pfandversteigerung
Wohnst. 3-4, Rosenh., Kaufmann & Sohn

bekam Deindl dafür keine Mehrheit. Den Antrag von Claus Lerche gegen den Ausbau der Straße stellte der Bürgermeister gar nicht erst zur Abstimmung.

Claus Lerche, der sich zum Sprecher der Gegner des Ausbaues gemacht hat, sagt ganz deutlich: „Wir haben nichts dagegen, wenn Josef Schwaiger einen Weg findet, seinen Seilbahnbetrieb zu beleben. Aber das soll nicht auf Kosten der noch unberührten und weitgehend inaktiven Naturlandschaft im Bereich des Moserbodens gehen.“ Statt die Straße mit Bussen befahrbar zu machen, hielte er es für sinnvoller, die Sesselbahn so zu gestalten, daß sich auch ältere Fahrgäste trauen, damit zu fahren. Kabinen, die mühselos, also im Stillstand bestiegen werden können, wären eine Möglichkeit.

Radikaler denken da einige Rosenheimer, die sich „Freunde der Hochries“ nennen und die Hochries nicht nur als Samerberger Angelegenheit betrachten. Sie bereiten sich ernsthaft auf den Tag „X“ vor, das ist für sie der aus ihrer Sicht durch nichts zu umgehende Konkurs der Bahn. Dann wollen sie die Bahn erstreiten und eine Wendemarke setzen in der gesamten Alpenerschließungspolitik. Für sie heißt das: Abbruch der Bahn. Wander- und Familienurlaub wären begeistert, meinen sie.

Elvira Biebel-Neu

Anzeige

Neu eingetroffen:
Organisationskarten
Südbayern, Bayern
bei Ihrer Landkartenzentrale
BENSEGGER
Kaufoffiz, unten in der Fußgängerzone

Unterschriftenliste Stimmung gegen den Ausbau der Straße macht. Gemeinderat Claus Lerche hat schon 460 Unterschriften beisammen. Damit haben sich in kürzester Zeit 30 Prozent der Wahlberechtigten der vier Samerbergdörfer gegen den Ausbau der Straße ausgesprochen — und die Aktion ist noch nicht abgeschlossen.

Für einen Verkehr mit großen Ausflugsbussen zur Mittelstation der Hochriesbahn müßten verschiedene Ausweichteile eingerichtet werden. Das Aundinnen des Waldes für „Sichtdreiecke“ wäre ebenso die Konsequenz wie das Anlegen eines Busparkplatzes an der Mittelstation und der Bau eines Extra-Fußweges; diejenigen, die zu Fuß den Berg erklimmen, werden dies kaum



Vergeblich hält der Kunde das Geld hin. Die Sesselbahn, Zubringer zur Seilbahn, läuft zur Zeit wochentags nicht.

Bürgermeister weiterhin für den Straßenausbau

Josef Deindl: „Kein anderer Weg möglich“

Samerberg (bi) — Befürchtungen, daß durch einen Ausbau der Straße zur Mittelstation der Hochriesbahn schwere Eingriffe in die Natur vorgenommen werden müssen, hält der Samerberger Bürgermeister Josef Deindl für unbegründet. Er spricht von geringfügigen Maßnahmen, die die Auffahrt von 50-Mann-Bussen ermöglichen sollen. Außerdem sei die Sache nur als Versuch geplant, der jederzeit wieder abgeblasen werden könne, wenn nicht die erwünschte Wirkung, die Belebung der dahinsiechenden Hochriesbahn, erreicht werden kann.

Wie berichtet, gibt es in den Samerberggemeinden erhebliche Widerstände gegen die Planungen. Die Bemühungen zugunsten des Straßenausbau sind inzwischen zu einem Stillstand gekommen. Die Vorstandschaft des Bodenverbands hat beschlossen, keine Verbandsversammlung einzuberufen. Somit wird es in absehbarer Zeit auch keine neue Abstimmung für oder gegen den Ausbau geben. Bürgermeister Deindl will die Situation jetzt mit dem Landrat besprechen.

Für Deindl steht fest: Die Ge-

meinde muß der Bahn wieder auf die Beine helfen. Er gibt zu bedenken, daß eine stillgelegte Bahn Probleme bereite, über die jetzt noch niemand spreche: „Wir müßten mit einer Betonruine leben. Abtragen kann man die Gebäude nicht.“ Es sei falsch, ihm zu unterstellen, er wolle die Bahn „um jeden Preis“ erhalten. Seine Bemühungen seien vielmehr bisher in die Richtung gelaufen, festzustellen, ob der Gemeinderat grundsätzlich Bereitschaft zeigt, sich für die Bahn einzusetzen.

Sicher würde man die Bahn heutzutage nicht mehr bauen. Aber nachdem sie nun einmal da ist, könne die Gemeinde nicht tatenlos zusehen, wie sie immer tiefer in die roten Zahlen fährt. Alle anderen bisher gemachten Vorschläge, wie die Bahn zu retten ist, seien unrealistisch, beispielsweise der Ausbau des Sessellifts im unteren Bereich. Der Umbau des Lifts zu einer Kabinenbahn mit bequemem Einstieg im Stillstand sei technisch mit großen Schwierigkeiten verbunden und finanziell nicht zu verkraften. Nach wie vor sieht Deindl deshalb im Ausbau der Straße den einzigen Weg.

07. Juni 1986 aus dem Oberbayerischen Volksblatt

Keine Zukunft für die Hochriesbahn

Rosenheim (mm) — Für die Hochriesbahn bei Rosenheim gibt es offenbar keine Zukunft mehr: Die finanzielle Taifahrt wird nach Angaben des privaten Bahnbesitzers Josef Schwaiger im Herbst zu Ende sein, da alle bisherigen Rettungsversuche gescheitert seien. Das Rosenheimer Landratsamt machte jetzt das Angebot, mit geringen Mitteln einen Weg zur Mittelstation zu verbreitern, damit Ausflugsbusse

hochfahren könnten. Der Vorschlag wurde jedoch von Grundbesitzern abgelehnt. Es sei zu befürchten, daß nach einer Verbreiterung des Weges der allgemeine Autoverkehr bis zur Mittelstation führt und damit Massentourismus entsteht. Das Problem der Hochriesbahn bestand von Anfang an, da ein Sessellift benutzt werden muß, um an die Station der Gondeln zu gelangen.

Keine Rettung mehr für die Hochriesbahn

Besitzer Schwaiger: Wir fahren nur noch bis Herbst

Samerberg — Für die technisch in bestem Zustand befindliche Hochriesbahn gibt es praktisch keine Rettung mehr. Die finanzielle Talfahrt dürfte bis Ende dieses Sommers zum Stillstand geführt haben. Auch der private Bahnbesitzer Josef Schwaiger macht sich keine Illusionen mehr: „Im Herbst schließen wir die Bahn, ich sehe keinen anderen Ausweg mehr“.

Alle Bemühungen, aus den roten Zahlen zu kommen, sind gescheitert. Der jetzt vom Rosenheimer Landratsamt angebotene Vorschlag, den Weg zwischen von der Talstation des Sesselliftes in Grainbach und der Mittelstation geringfügig auszubauen, wird vom Samerberger Bodenverband abgelehnt. Dies gab der Vorsitzende des Verbandes, Franz Bauer, in einer Krisensitzung im Bergrestaurant auf der Hochries zu erkennen. Nach Ansicht des nunmehr entmutigten Bahnbetreibers wäre aber ein ausgebauter Fahrweg dringend erforderlich: Schwaiger glaubte bisher, Ausflugsfahrten könnten das Geschäft an der Bahn und in den Gaststätten der Mittel- und Bergstation wenigstens soweit beleben, daß man nicht schließen müsse. Verdienste mit der Bahn erwartete er ohnehin nicht mehr.

In der Diskussion wurde zwar von allen beteuert, die Hochriesbahn müsse erhalten bleiben, doch den helfenden Schritt wollten sowohl einige Samerberger Gemeinderäte wie auch Mitglieder des Bodenverbandes und Bürger des Ortes nicht zulassen. Man befürchtet, nach den ersten Omnibussen würden bald auch die Personenwagen hinauffahren und dann gäbe es kein Mittel mehr, die weitere Entwicklung zum Massenverkehr zu stoppen.

Seitens der Sprecher des Fremdenverkehrs wurde die Schließung der Bahn als klarer Verlust an Attraktivität der Ferienregion bezeichnet. Auch der Samerberger Bürgermeister Deindl richtete an die Gegner des vorgeschlagenen Wegausbaues die dringende Bitte, die Initiative des Landratsamtes aufzugreifen und zuzustimmen — wenigstens einem auf fünf Jahre beschränkten Versuch.

Die Chance, durch drei bis fünf Ausflugsomnibusse, die täglich jeweils vielleicht fünfzig Gäste zur Mittelstation bringen würden, die Bahn finanziell sanieren zu können, wurde vom Sprecher der Samerberger Bürgerinitiative, H. Lerche, sowie von der



Die Talfahrt der Hochriesbahn führt bald zum Stillstand.

SPD-Kreisrätin Veronika Engel als äußert gering angesehen.

Zusammen mit dem Vertreter des Landratsamtes, Oberregierungsrat Ganser, mit den Kurdirektoren und Vorsitzenden der Fremdenverkehrsverbände und des Werbeausschusses „Rosenheimer Land“, versuchte auch CSU-Kreisrat Paul Unterseher einen Umschwung in der Meinungsbildung herbeizuführen. Doch nach der abschlägigen Stellungnahme des Bodenverbandsvorsitzenden Bauer gab es keine Hoffnung mehr.

Ein Gegenvorschlag, es statt mit dem Ausbau des Weges vielleicht mit dem Bau Schleppliftes im Bereich Oberwiesen zu versuchen um damit das schlechte Wintergeschäft zu verbessern, fand sogar auf Seiten der Helfer und Befürworter der Hochriesbahn keine Gegenliebe. Ganz abgesehen davon würde sich ein solcher Plan heutzutage niemals mehr verwirklichen lassen. Sowohl das Landratsamt wie auch der Grundbesitzer haben sich schon früher solchen Plänen widersetzt. Nach Ansicht des in Wintersportfragen erfahrenen Hochries-Betreuers Wötzold wäre die Bahn durch Anhebung des Wintergeschäfts ohnehin nicht zu retten, weil nur der Sommer-

betrieb eine gute Basis bieten könne.

Bergbahnbesitzer Schwaiger investierte in den letzten Jahren rund 2,5 Millionen Mark. Er hat sich auch im organisatorischen Bereich viel einfallen lassen. Und es wurden Sparmaßnahmen ergriffen, doch die finanzielle Talfahrt hielt unvermindert an.

Alle sind sich darin, daß der entscheidende Fehler bei der Planung vor zwei Jahrzehnten passierte, als man versäumte, die Gondelbahn bis nach Grainbach herunterzuführen. Der Sessel-Zubringer erwies sich von Anbeginn als das gravierende Hindernis. Bei ungünstigem Wetter will niemand erst mit dem freien Sessel bis zur Mittelstation, um dann mit der Gondelbahn auf den Gipfel weiterzufahren. Der Sessel-Lift ist auch für ältere Menschen nicht gerade einladend.

Wenn also kein Wunder geschieht, wird die Hochriesbahn im Herbst ihren Betrieb endgültig einstellen. Die Gefahr, daß zumindest die Bauten der Bahn als Ruinen in der Landschaft stehen bleiben, ist groß. Für die technischen Einrichtungen jedoch scheint Josef Schwaiger einen ernsthaften Interessenten zu haben.

Günter Oberst

Hochries-Bahn wird eingestellt

Bau einer Zufahrtsstraße zur Mittelstation kommt nicht zustande

ROSENHEIM (Eigener Bericht) - Der Betrieb der Seilbahn auf die Hochries, den Hausberg der Rosenheimer, soll zum nächsten Herbst eingestellt werden. Wie der private Besitzer der Seilbahn, Josef Schwaiger, bei einer Krisensitzung mit Vertretern der Kommunen, des Landratsamtes, der Grundstücksbesitzer und der Fremdenverkehrsorganisationen mitteilte, sehe er keinen anderen Ausweg aus der defizitären Situation, als die Schließung der Bergbahn.

Die Hochries-Bahn war bereits vor einigen Jahren angesichts wachsender Defizite von der Schließung bedroht. Durch einen Besitzerwechsel konnte die Fortsetzung des Seilbahnbetriebes ermöglicht werden, wobei der neue Besitzer durch technische Verbesserungen mit einem Investitionsaufwand von 2,5 Millionen Mark die finanzielle Talfahrt der Bahn stoppen wollte. Diesen Bemühungen war jedoch kein Erfolg beschieden, zumal da auch ein anderer Plan des Seilbahnbesitzers nicht verwirklicht werden konnte: Das Vorhaben, den Betrieb der Bergbahn durch den Bau einer Zufahrtsstraße für Omnibusse anzukurbeln, scheiterte hauptsächlich am Widerstand der Grundstücksbesitzer.

Unterer Teil ein Sessellift

Damit blieb es bei dem Manko, unter dem die Hochries-Bahn von Anfang an zu leiden hatte: Der untere Teil der Bahn, von Grainbach bis zur Mittelstation, wird als Sessellift betrieben, während von der Mittelstation eine Gondelbahn zum Berggipfel führt. Die Benutzung eines Sesselliftes schreckt vor allem ältere Fahrgäste ab, aber auch das Umsteigen an der Mittelstation trägt nicht zur Attraktivität der Hochries-Bahn bei. Um diese Nachteile wenigstens teilweise auszugleichen, wollte der Bahnbetreiber den Ausbau

einer Omnibus-Fahrstraße von der Talstation des Sesselliftes bis zur Mittelstation erreichen. Diesem Plan widersetzten sich jedoch Grundstücksbesitzer, Gemeinderäte und ein Teil der Bevölkerung, weil man durch den Omnibusverkehr eine „Entwicklung zum Massenbetrieb“ befürchtete.

if

Vernunft wäre die beste Schranke gegen motorisierte Bergwanderer

Ausgebaute Almwege sind oft eine große Verlockung zum Mißbrauch durch Autofahrer

Nußdorf — Wo ausgebaute Straßen und Wege in die Berge führen, sind bis hinauf in die höheren Regionen Fahrzeug anzu treffen. Selbst auf den durch Schranken abgesperrten Almwegen, die eigentlich nur von relativ wenigen Berechtigten befahren werden dürfen, herrscht vor allem an Wochenenden motorisierter Anflugverkehr. Dies trifft insbesondere auf Weges zu, an deren Endpunkten private Hütten oder bewirtschaftete Almen stehen. Landrat Dr. Max Gimpler beklagte gestern bei einem Ortstermin in Nußdorf den Mißbrauch und appelliert an die Vernunft.

Es ist kein spezielles Rosenheimer Landkreisz-Problem, denn überall in den Bergen herrscht die gleiche Unsitte: Wanderer stauen oft, wie viele Fahrzeuge ihnen auf den ausgebauten Almwegen entgegenkommen. Und wenn die Berggänger dann rechtschaffen müde und verschwitzt oben ankommen, müssen sie bei manchen Almhütten erst einmal an einem Spalier von parkenden Autos vorbeigehen, um in die Hütte zu gelangen. Mittlerweile ist der motorisierte Anflugverkehr in unseren Bergen zu einem Ärgernis erster Ordnung geworden. Wie Hans Seyer, stellvertretender Leiter des Rosenheimer Forstamtes, gestern bei einem Augencheinstermin meinte, sind aus den Almwegen inzwischen richtige „Verdrüßwege“ geworden.

Um für seinen Appell an die Vernunft der Menschen einen fundierten Hintergrund zu schaffen, hörte sich Landrat Dr. Gimpler gestern nachmittags an,

was die Bürgermeister einiger Imtstal- und Chiemgaugebiet, Kreisräte, Vertreter der Land- und Forstwirtschaft, des Naturschutzes und des Alpenvereins zu dem seit Jahren größer

Nußdorfer Modell soll Schule machen

wordenden Problem aus eigenen Erfahrungen heraus zu berichten hatten. Dabei wurde vorgeführt, wie beispielsweise die Gemeinde Nußdorf die Absperrung des ausgebauten Almweges auf dem Heuberg praktiziert. Bürgermeister Detlef Dörflinger meinte, man müsse auch Angehörigen des Landratsamtes keine Privilegien ein, wenn sie die kreisgenössischen Hütten besuchen wollen. „Motoc-

Die Grundbesitzer erhalten Besichtigungskarten und drei Schranckenschlüssel pro Alm. Schlüssel haben natürlich die Land- und Forstwirtschaft und die Bergwacht. Insgesamt wurden für diesen Weg zum Heuberg 56 Schlüssel ausgeben.

Almwegebau ist in Verruf gekommen

Nicht zuletzt wegen des Mißbrauches bei der Benutzung von Almwegen ist der Almwegebau in Verruf geraten. Wenn irgendwo ein befahrbarer Weg entsteht, schon wird die nicht unbegründete Sorge laut, dem motorisierten Anflugverkehr auf die Berge werde wieder einmal Tür und Tor geöffnet.

Von dem erlittenen Sünden werden 20 Mark Verwarnungsgeld erhoben, ein sicherlich zu geringer Betrag wenn man bedenkt, daß die Bergbahnen — gleichweise dann teuer — wenn mit einem Auto gleich mehrere Personen auf den Berg geschafft werden.

Einbittig war man auch der Meinung, daß die Polizei gewiß

die Feriengäste, — die Freuden also — die motorisiert auf den Alm erscheinen, sondern überwiegend die Wochenendausflügler und die Einheimischen.

Vertreter der Landwirtschaft, des Naturschutzes und des Alpenvereins griffen sich in der Debatte etwas in die Haare, da zu deutlich mit Schuldzuweisungen argumentiert wurde. Landwirtschaftsdezernent Buchler verteidigte die Notwendigkeit des Almwegebaus.

Die Sprecher der Bodenverbände am Samerberg und am Geigelstein erinnerten an die finanziellen Opfer, die von den Grundbesitzern für den Almwegebau hätten gebracht werden müssen. So sei es auch verständlich, daß Grundbesitzer diese Wege für ihre Landwirtschaften auch benutzen wollten.

Gegen Mißbrauch ist kein Aufwachen

Bald wurde klar, daß gegen das Ärgernis mißbräuchlicher Benutzung der Wege kein Kraut gewachsen und keine Schranke so



Schranke vor einem Almweg — oftmals kein Hindernis für „motorisierte Bergwanderer“.

Foto: Neu

siert geht da gar nichts mehr, es sei denn ein oder zwei Versorgungsfahrten im Jahr“.

Die seltene Schranke zum Heuberg wird von manchen Automobilisten auf Nebenwegen umfahren, so daß trotz der Schranke immer wieder Autos auf den Almen anzu treffen seien, für die keinerlei Berechtigungsscheine ausgestellt sind. Deshalb wurde jetzt auch im Bereich Gritschen eine weitere Schranke installiert.

andere Aufgaben hat, als an Wochenenden auf den Almwegen zu kontrollieren, ob jemand unberechtigterweise mit dem Auto hochfährt.

Der Oberaudorfer Bürgermeister Hans Reichenauer nannte als abschreckendes Beispiel den Spitzstein, „wo heute schon mehr Autofahrer als Wanderer anzu treffen sind“. Nach den Erfahrungen des Aschauer Bürgermeisters Kaspar Öttl sind es nicht

hoch ist, als daß sie nicht umgangen werden könnten. Der Vorsitzende der Jägerschaft, Alo Pan, verlangte mehr Aufklärung über den Schutz der Bergwelt und über Konsequenzen, die sich aus dem falschen Umgang mit der Natur ergeben. So wies sich mit dem Landrat alle darin einig, daß man es jetzt mit dem dringenden Appell an die Vernunft der Menschen versuchen sollte.

Günter Oberst

Hochries-Nordhang soll nicht Bayerns höchstgelegener Schrottplatz werden

Alpenverein wandte sich an den Landrat — Bergbahn wird nach Herbstgeschäft eingestellt

Rosenheim — Daran hat sich nichts geändert: Die Hochriesbahn wird am Ende des Herbstes wohl für immer schließen. Doch so, als habe der bis zum vergangenen Wochenende außerordentlich schön verlaufene Sommer dem Abschied von der finanziell gebeutelten Bahn noch etwas verleiht wollen, gab es in der Personenbeförderung wieder einmal Rekordzahlen, soweit dies für eine auf wirtschaftlicher Talflucht befindlichen Bahn überhaupt noch ein Trost sein kann. Denn nichts täuscht darüber hinweg, daß Eider und Seile bald ganz angehalten werden müssen. Mögliche Sanierungsmodelle erwiesen sich als wirkungslos. Jetzt geht es bereits um die Sorge, ob die künftig stillgelegte Bergbahn den Hochries-Nordhang nicht zum höchstgelegenen Schrottplatz Bayerns machen wird. Denn wer hat schon das Geld für eine Demontage?

Landrat Dr. Max Gimpel ist in dieser Sache von der Sektion Wasserburg des Alpenvereins schon deshalb angesprochen worden, weil der Landkreischef dem Betreiber der Bahn, Josef Schwaiger, noch vor wenigen Wochen, im Juni, den Strohalm für einen vorübergehenden, sich auf fünf Jahre befristeten Rettungsversuch hingehalten hatte. Doch bereits zu diesem Zeitpunkt sah nicht einmal der Bahnbesitzer selbst eine reelle Rettungschance, zumal auch der Samserberger Bodenverband seine Ablehnung deutlich gemacht hatte. Und auf ihn wäre es entscheidend angekommen, dem Landrat-Vorschlag auf relativ geringfügige Straßenverbreiterung näherzutreten zu können.

Wie mehrfach berichtet, versprach sich der Bahnbesitzer von einer solchen Zufahrt-Verbreiterung bis zur Mittelstation insoweit einen gewissen Erfolg für die gesamte Frequenz der Bahn, weil jü dann der unglückliche Sesselbahn-Zubringer hätte umgangen werden können. Für Busgesellschaften mit teilweise älteren Ausflugsteilnehmern wäre dies sicherlich ein Vorteil gewesen. Doch in einer solchen Lösung — und sei sie auch nur für eine befristete Zeit anvisiert — sahen

die Gegner der Hochriesbahn den ersten Schritt für eine touristische Obererschließung und für die schrittweise Öffnung des allgenen Fahrzeugverkehrs zur Mittelstation, was gewiß niemand gutheißen könnte.

Wird Materialseilbahn notwendig?

Interessante Ferienpost bekam der Rosenheimer Landrat aber auch von der Rosenheimer Sektion des Alpenvereins, die sich bereits für die Zeit nach der Bahnstilllegung um die Versorgung ihrer Hochrieshütte ernsthafte Gedanken macht. Eben wegen der Versorgung der Hütte sieht diese Sektion den „Fall Hochries“ etwas differenzierter und meint, es müsse dann eben eine Materialseilbahn errichtet werden.

Die Wasserburger Sektionskollegen urteilen da wesentlich kompromißloser; sie würden gar ihre freiwillige und kostenlose Hilfe anbieten, wenn die gesamte Hochriesbahnanlage abgebrochen werde. Vor allem aber erwarten der bisherige Wasserburger Sektionsvorsitzende Bert Lindauer und sein Nachfolger Peter Birle, daß seitens des Land-

ratsamtes „das ganze Gewicht“ dieser Behörde dafür verwendet wird, „daß der Hochries-Nordhang nicht zum höchstgelegenen Schrottplatz Bayerns degradiert wird.“

Offen ist nach wie vor, wer denn eine Demontage der nach dem Herbst stillgelegten Bahn bezahlen wird. Die Wasserburger Sektion des Alpenvereins hat dazu mehrere, auch in der Vergangenheit zurückreichende Gegenfragen parat, etwa die:

• Würden bei der Genehmigung nicht Sicherheiten verlangt, wie sie zum Beispiel bei der Gen-

*Schafft nicht der Abbau der Bahn wenigstens für einen begrenzten Zeitraum sicherere Arbeitsplätze als der bisher bekannt lückenhafte Bahnbetrieb?

Ist Abruch sinnvoll und vertretbar?

Für die gesamte Öffentlichkeit stellt sich die Frage, ob eine Entscheidung für Abruch der Hochriesbahn die „einzig sinnvolle und vertretbare Lösung“ wäre, wie die Sektion Wasserburg des Alpenvereins meint. Aufgeworfen ist auch die Frage, ob den Kritikern einer solchen Abruchmaßnahme wirklich ein vielfaches an schweigender Zustimmung gegenüberstehen würde.

Hört man sich unter der Bevölkerung des Samserberges an, erhält man unterschiedliche Antworten, obwohl es für die teilweise vom Fremdenverkehr lebenden Bewohner rings um Grainbach nabeliegend wäre, sich gegen das Stüllegen der Bahn zur Wehr zu setzen. Doch die Interessen sind unterschiedlich. So meinen auch Sektionsmitglieder des Alpenvereins die Stimmung vor Ort korrekt ausgelotet zu haben, wenn sie sagen, Samserberger und Prasdorfer Bürger hätten längst die Überzeugung gewonnen, daß der Traum von einer Aufwärtsentwicklung des Sozialprodukts mit Hilfe einer Hochriesbahn ausgeträumt sei.

Trotz recht aussichtsloser Vorzeichen will sich Landrat Dr. Max Gimpel nach Rückkehr aus seinem Urlaub Ende August mit den Verantwortlichen des Bodenverbandes treffen — vermutlich zum letzten Mal für die Hochriesbahn. Günter Oberst



Gondel der Hochriesbahn.

ratsamung von Kiesgruben zur Sicherung der Reaktivierung üblich sind?

• Wo sind die Finanzpotentiale, die damals das Geld für den Bau hatten?

Mit neuem Konzept noch Hoffnung für Hochriesbahn

Konzentration auf Sommerbetrieb — Stimmungsumschwung zugunsten der Bahn

Rosenheim — Die fatale Vorstellung, der Hochries-Nordhang könnte bald zum „höchstgelegenen Schrottplatz Bayerns“ werden, hat die interessierte Öffentlichkeit aufbarren lassen. In gewisser Weise darf man jetzt sogar von einem Stimmungsumschwung sprechen, denn nun gehen bei unserer Redaktion Stellungnahmen ein, die für den Fortbestand der Bahn argumentieren. Durch solche Aufmunterung bestärkt, will Bahnbesitzer Josef Schwaiger die Flinte doch nicht ins Korn werfen: „Wir arbeiten an einem neuen Konzept, das sich auf den Sommerbetrieb konzentriert“.

Ende dieser Woche steht das Gespräch zwischen Landrat Dr. Max Gimpl und dem Samenberger Bodenvorstand an, wobei es um die Erörterung des Landrats-Vorschlages geht, die Straße zwischen der Talstation Sesselbahn und der Mittelstation zur Hochries geringfügig zu verbreitern, damit in begrenztem Umfang Busverkehr eingerichtet werden könnte.

An Massentourismus, regen Pkw-Verkehr oder gar an eine Hoteleröffnung im Bereich der Mittelstation denkt niemand, auch wenn die bestehende Straße durch Verbreiterungen an einigen Kurven Busverkehr zulassen würde. Durch einen solchen Bustransport, so meint Bahnbesitzer Josef Schwaiger, könnte unter Umgehung des Sessel-Zubringers — für ältere Menschen und bei schlechtem Wetter ist der Sessel ungeeignet — eine höhere Frequenz für die Kabinenbahn erreicht werden. Gegner der Hochriesbahn sehen aber genau darin den ersten Schritt für eine dann drohende Überflutung des Bereiches der Mittelstation durch Personenwagen.

Für Abbruch der Bahn kein Geld

Die Horror-Vorstellung, der Hochries-Nordhang könnte infolge einer stillgelegten, langsam vor sich hinrostenen Bergbahn zum „höchstgelegenen Schrottplatz Bayerns“ werden, kann niemand gefallen. Auch der Gedanke an einen Abbruch dieser

technisch sehr guten und relativ neuwertigen Bahn ist ebenfalls kaum vorstellbar; das Geld für eine solche Maßnahme wäre nie vorhanden.

In dieser Situation muß daran erinnert werden, daß die Sesselbahn von Grambach zur Mittelstation im Jahre 1968 gebaut wurde und daß fünf Jahre später



Doch noch Hoffnung für die Hochriesbahn? Ein neues Konzept ist in Vorbereitung. Der Sommer war für die Bahn recht positiv.

die Kabinenbahn zum Hochries-Gipfel folgte. Vor sechs Jahren erwarb Josef Schwaiger die damals schon in den roten Zahlen gefahrene Bahn für eine Million Mark; einen gleichgroßen Betrag investierte der neue Besitzer in den letzten Jahren.

So wurden die Talstation mit ihren Service-Einrichtungen verbessert, die Kapazität der Sesselbahn um 63 auf 163 Sessel erweitert, die Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für Behinderte sowie für Fahrgäste mit Lasten (Drahtenflieger) den Erfordernissen

angepaßt und in der Bergstation neue Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. Zwei kleine Doppelzimmer und 48 Kojen kamen hinzu.

Rund 100 Tonnen jährlich nach oben

Die Hochriesbahn ist als Transportmittel zur Versorgung der Alpenvereinstätte und des bahneigenen Gastronomie- und Beherbergungsbetriebs unverzichtbar. Jährlich müssen etwa hundert Tonnen Lebensmittel und Material hochgeschafft werden. Die Sektion Rosenheim des Alpenvereins machte bereits in

eingestellt werden müssen, dann würde — dem Vorschlag der Naturfreunde folgend — die Genehmigung für den Kleinbus-Zubringer wieder erlöschen.

Selbstverständlich ist die Bahn auch der große Entsorger. Wöchentlich werden sechs Mülltonnen, voll mit Abfall, zu Tal gefahren. In den Tonnen befindet sich nicht nur Abfall, den die

Gondelbahn ist auch der große Entsorger

Bahnbenutzer auf dem Berg und in den Hütten hinterlassen: Was die Wanderer nach Brozeit in die Behälter werfen oder leider auch bei den Bastplätzen einfach fallen lassen, dies alles wird von der Bahn nach unten gebracht.

Bahnbesitzer Schwaiger weiß, daß er einen vollen und ganzjährigen Fahrbetrieb künftig nicht mehr wird aufrecht erhalten können. Dies wäre ja nur möglich, wenn es eine Nord-Skiabfahrt und Liftanlagen hinter der Hochries gäbe. Doch solche Projekte, die vor 15 Jahren noch Teil des Gesamtkonzeptes waren, sind heutzutage nicht mehr zu verwirklichen. Wenn also eine totale Stilllegung und später der Abbruch der Anlagen vermieden werden sollen, muß das Glück allein im Sommerbetrieb gesucht und gefunden werden.

Und so stellt sich Josef Schwaiger sein neues Konzept vor: Im Sommer und Herbst voller Betrieb der Sessel- und der Kabinenbahn. Im Winter, bei entsprechenden Schneeverhältnissen, soll nur die Sesselbahn laufen; die für den Personenverkehr stillgelegte Kabinenbahn würde nur von Fall zu Fall zur Ver- und Entsorgung der Häuser und Betriebe auf dem Gipfel eingesetzt. Für den oberen Bereich wird es nach diesem Konzept nur noch eine Sommerkarte geben.

Günter Oberst

Bodenverband Samerberg gegen Straßenverbreiterung zur Mittelstation:

Vorschlag des Landratsamtes zur Erhaltung der Hochriesbahn abgelehnt

Gibt es überhaupt noch eine Chance? — Privater Bahnbesitzer bleibt auf sich allein gestellt

Samerberg — Die Bemühungen von Landrat Dr. Max Gimpfle, in Verhandlungen mit dem Bodenverband Samerberg einen begrenzten Kurvenausbau der Fahrstraße zur Mittelstation der Hochries zu erreichen, sind gescheitert. Durch das Nein des Bodenverbandes haben sich die Chancen für eine Fortführung des Bergbahnbetriebes deutlich verschlechtert, denn der vom Landratsamt empfohlene Straßenausbau wäre Teil eines Konzepts gewesen, um der seit Jahren auf wirtschaftlicher Talffahrt befindlichen Hochriesbahn durch begrenzten Busverkehr bis zur Mittelstation mehr Fahrgäste zuführen zu können.

Wie mehrfach berichtet, sieht der private Bahnbesitzer Josef Schwaiger nur dann eine Chance, den Bahnbetrieb wirtschaftlich tragbarer zu machen, wenn unter Umgehung des ungünstigen Sessellift-Zubringers von Geislbach aus ein Busverkehr zur Gondelbahnstation ermöglicht werde. Der Sessellift wird bei schlechtem Wetter nicht angenommen; außerdem scheuen sich ältere Menschen, in diese freie Liftanlage zu steigen, obwohl sie eigentlich gerne die Gondelbahn erreichen und mit ihr auf den Gipfel fahren würden — oft attraktiver Teil bei Tagesausflügen von Urlaubern oder Kurgästen im Rosenheimer Land.

Nach Ansicht des Bergbahnbesitzers würden unter Umgehung der ungünstigen Sessellift-Anlage schon relativ wenige Busse pro Ausflugs- und Anfahrtag genügen, um dem Betrieb der Gondelbahn ab Mittelstation wesentlich mehr Fahrgäste zuzuführen. Damit, so glaubt der Besitzer, hätte die Bahn letztlich ihre wirtschaft-

liche Grundlage für ihren Fortbestand bekommen.

Versuch wäre auf fünf Jahre befristet gewesen

Landrat Dr. Gimpfle erinnerte daran, daß der von ihm vorgeschlagene geringfügige Ausbau der Kurven des Weges zur Mittelstation ja vom Kreis vorgenommen worden wäre; außerdem habe man die Maßnahmen ja als einen Versuch für die Dauer von fünf Jahren angesehen. Hätte man während dieser Zeit wider Erwarten tatsächlich schlechte Erfahrungen gemacht, wäre der Kreis bereit gewesen, den alten Zustand wieder herzustellen.

In der außerordentlichen Sitzung des Bodenverbandes Samerberg, dem die Straße zur Mittelstation gehört, wurde von Verbandssprecher Bauer die schon bei früheren Sitzungen vertretene Ansicht bekräftigt, wonach eine Verbreiterung der Straße zwangsläufig auch starken pri-



Archiv-Aufnahme der Alpenvereinshütte auf der Hochries: Wie soll die der Sektion Rosenheim gehörende Hütte ohne Bahn versorgt werden? Unsere Aufnahme entstand bevor der Anbau an der Nordostseite erstellt wurde.

vaten Autoverkehr anziehen würde. Dies würde eine unerträgliche Belastung des Hochries-Gebietes bedeuten. Auch Hinweise, daß man einer solchen auch vom Landratsamt sicherlich nicht erwünschten Entwicklung durch verschiedene Maßnahmen gegensteuern könne, führten bei den Mitgliedern des Bodenverbandes nicht zu einem Meinungswandel.

Nachdem der Versuch des Landrates scheiterte, werden die

Chancen für die Erhaltung der Hochriesbahn wieder ungünstiger eingeschätzt. Jetzt liegt es nur noch am Bahnbesitzer selbst; er glaubt, den Betrieb wenigstens

Bahnbesitzer hofft jetzt auf sein Konzept

im Sommer weiterführen zu können. Ein entsprechendes Konzept sieht die Stilllegung der Gondelbahn während der Wintermonate vor; der Sessellift allerdings würde bei günstigen Schneeverhältnissen fahren, damit wenigstens die unteren Strecken für den Skilauf genutzt werden könnten.

Ohne Gondelbahn auf den Gipfel wird die Versorgung der Alpenvereinshütte und des Bergbahn-Restaurants problematisch; auch stellen sich neue Fragen wegen der Entsorgung und der Sicherheit am Berg. Denn schon oft war die Gondelbahn das einzig mögliche Transportmittel, wenn es um Hilfe für Wanderer und um andere Serviceleistungen ging.

Die Vostellung, es werde in dem kommenden Jahren nach der Stilllegung des Bahnbetriebes am Nordhang der Hochries wohl doch eine langsam vor sich hinrotierende Bergbahn geben, ist leider nicht mehr von der Hand zu weisen. Wer sollte nach einem endgültigen Stillstand das Geld zum Abruch der Anlagen aufbringen? So wird uns das Schicksal der Hochriesbahn wohl auch noch in Zukunft beschäftigen müssen. **Gläser Oberst**



Hochries-Nordhang im Winter: Die Stilllegung der Bahn während der Wintermonate ist beschlossene Sache. Nach dem Scheitern eines Lösungsversuches durch Landrat Dr. Gimpfle haben sich die Chancen für den Fortbestand des Bahnbetriebes auch im Sommer wieder verschlechtert.

Zum Bericht „Bodenverband Samerberg gegen Straßenverbreiterung zur Mittelstation: Vorschlag des Landratsamtes zur Erhaltung der Hochriesbahn abgelehnt“:

Dem Bodenverband Samerberg möchte ich ein großes Lob aussprechen und möchte ihn ermuntern, den Verlockungen und Angeboten des Bahnbetreibers und des Landrats nicht nachzugeben. Es ist so, wie Bodenverbandsprecher Bauer sagte: „Eine Verbreiterung der Straße würde zwangsläufig auch starken privaten Autoverkehr anziehen. Dies würde eine unerträgliche Belastung des Hochriesgebietes bedeuten.“ Der vielleicht schönste und ruhigste Fleck des Landkreises, der Samerberg, ist auch mit seinem Fremdenverkehr auf diese Bahn in keiner Weise angewiesen.

Benno Mayer
Hallwanger Straße 51
8210 Prien

Ist es eigentlich Aufgabe des Landrates, eine Industrie-Lobby zu vertreten oder „im Namen des Volkes“ (das die Hochriesbahn nicht mehr will) zu handeln? Unsere Landräte — von Berchtesgaden bis zum Bodensee — scheinen vor lauter Fortschritt und Technisierung ihre eigentliche Aufgabe zu übersehen: Umweltschutz und Naturschutz! Und was die Versorgung des Hochrieshauses angeht: Mit einem Materiallift auf der Nordseite oder durch Tragtiere ab Riesenhütte ist dem Bewirtschaftler auch gedient.

Alfons Lakowski
Stauffenstraße 15 a
8200 Rosenheim

Ihr OVB hat man dem Hin und Her um die Hochriesbahn in den letzten Tagen außergewöhnlich viel Zeilenraum gewidmet. Es dient der Sache selbst am allerwenigsten, wenn Emotionen geweckt und Intressengruppen zitiert werden die sich selbst noch gar nicht offenbart haben.

Leserbriefe an die

Hochriesbahn-Stillegung: Lob für Bodenverband

Der Bodenverband hat Rückgrat bewiesen und nichts anderes getan, als von seinem Entscheidungsrecht über den eigenen Besitz Gebrauch zu machen.

Der Deutsche Alpenverein, insbesondere die Sektion Rosenheim, wird sich nicht für weitere Verhandlungen und Eingriffe in die Landschaft einspannen lassen. Wäre das doch gegen alle Vor- und Grundsätze!

Der Landkreis wird dem mittlerweile aufgewachten Bürger schwer erklären können, mit welchem Recht Steuergelder in ein privates Unternehmen gesteckt werden sollen. Fällt doch das sonst so gern gebrauchte Druckmittel Arbeitsplätze in diesem Fall nicht ins Kalkül.

Hier liegt nämlich der Kern des Problems: Ein privater Unternehmer hat sich, wie er selbst zugeht, verkalkuliert. Es wurden Investitionen vorgenommen, die mit dem Fahrbetrieb der Bergbahn nichts zu tun haben. Dabei leuchtet jedem Laien ein, daß drei Gastronomiebetriebe im Schlepptau der Hochriesseilbahn keine Daseinsberechtigung haben.

Wenn man von der Seilbahn spricht und von deren Erhaltung, sollte man die Talstation und die Bergstation als Kostenfaktor sehen und den Fahrbetrieb alleine, mit umsichtigem Management, betreiben.

Die Heroverision von der „langsam dahinstrotzenden Bergbahn“ läßt sich der aufmerksame Beobachter nicht aufzwingen. Wenn ein Gasthof, eine Baufirma oder ein Gewerbebetrieb pleite macht, gibt es keine Ruinen in der Landschaft. Vielmehr werden kaufmännisch besser orientierte Nachfolger aus eigener Kraft und mit neuem Schwung auf die Paine kommen müssen.

(Finanz- oder andere Spritzen haben meist nur aufschiebende Wirkung).

Die Hochriesbahn besteht, daran scheiden sich die Geister nicht mehr. Es wäre vollkommen widersinnig, das Schicksal der Seilbahn untrennbar mit dem des jetzigen Besitzers zu sehen. Konsolidierungsmaßnahmen auf Kosten der Steuerzahler oder durch neuartige Eingriffe in die geschundene Landschaft müssen jedenfalls verhindert werden.

In Anbetracht des Gleichheitsprinzips ist man dies dem Handwerk, der Industrie und der Landwirtschaft schuldig, die auch unter finanziellen Einbußen leiden und ihren Weg, auch gegebenenfalls zum Konkursrichter, alleine gehen müssen.

Herbert Vollmayer
Heimatsberger Straße 9
8202 Bad Aibling

Tränen um Hochriesbahn?

Zum Artikel: Hochrieshaus muß versorgt bleiben.

Die Hochriesbahn ist ein Pleiteunternehmen. Daß sich die Bahn nie rentieren würde, war vor 15 Jahren schon zu erkennen, denn die Hochries wird nie ein Putzberg, wie das den privaten Geldgebern und den Genehmigungsbehörden damals weggemacht wurde. Die Kommanditisten sind ihr Geld los; der Erbauer ist zu einer langjährigen Haftstrafe verurteilt worden.

Die Tränen, die dieser Bahn nachgeweiht werden, sind vergebens. Ein Angebot, das nicht angenommen wird, ist falsch berechnet. Besonders erstaunt aber bin ich über die Tränen, die der Vorstand der Sektion Rosenheim dieser Bahn nachweint. Freilich: Wie versorgen wir jetzt unsere Hütte? Da kann ich nur sagen:

So, wie andere Hütten, zu denen ebenfalls keine Seilbahn führt, und die nicht mit einem fünf Meter breiten Altweg erschlossen sind. In diesem Zusammenhang erinnere ich an einen Brief, den ein ehemaliger Vorsitzender der Sektion Rosenheim an mich geschrieben hat. Ein Satz daraus lautet:

„Wir erwarten mit Hoffnung und vielleicht auch mit ein wenig Schadenfreude den Tag, an dem diese Bahn abgerissen wird, und wir sind auch darauf vorbereitet, unsere Hochries einmal wieder ohne Seilbahn erleben zu dürfen.“

Kommentar von mir: Nichts ist stetiger als der Wandel.

Hans Steinhilber
Umschweberstr. 1
Prien DAV

Großer Umweltbericht des Landkreises: Hitzige Debatte an „zersägten“ Tischen

Neue Sitzordnung im Kreistag - Zündstoff wegen Hochriesbahn und Mülldeponie Urschalling

Landkreis (la) — „Eine Gesamtschau über den aktuellen Stand des Umweltschutzes auf Kreisebene“, wie Landrat Dr. Gimpel betonte, legte die Amtsverwaltung bei der gestrigen ersten Kreistagsitzung nach der Sommerpause vor. Das 86 Seiten starke Papier, das unter Federführung von Oberregierungsrat Walter Gander entstanden war, wurde auf „zersägten“ Tischen präsentiert.

Im Rahmen der Modernisierung des großen Sitzungssaals hatte man auch die Sitzordnung neu geregelt. Die Kreistagsmitglieder nahen ihre Plätze auf „sägeförmig“ angeordneten Stuhlreihen ein. Sie können so, vor allem bei hitzigen Debatten, „dem Landrat direkt in die Augen schauen“, wie scherzhaft bemerkt wurde. Außerdem sollen die parallelen Tische, an denen jetzt die Kommités tagen - sie wurden aus den zersägten alten Tischen angefertigt - noch mit Mikrofonen ausgestattet werden.

Dennoch kam auch ohne technische Lautverstärker bei der Debatte um den Umweltbericht deutlich zum Ausdruck, daß es im Landkreis noch einige Karten abzuholen gilt. Einig waren sich zunächst CSU, SPD, ÜWG und auch der Vertreter der FDP, daß mit dem Bericht eine „herrvorragende Unterlage als Grundstock für weitere Aktivitäten im Umweltschutz“ gegeben sei.

Debatte sollte abgebrochen werden

Es gab jedoch bald einigen Wirbel, da man sich in der SPD-Fraktion offensichtlich nicht gleich einigen konnte, ob man einen Antrag zur Geschäftsordnung auf Abbruch der Debatte stellen soll, um das Papier erst noch ausführlich im Umweltausschuß zu durchleuchten oder ob man sich an einer Vordebatte im Kreistag beteiligen. Mit einiger Verlegenheit gab es dann doch die allgemeine Vordebatte.

Hauptpunkte waren die Hochriesbahn und die Urschallinger Landkreismüll-Deponie. Die mit Umweltsündern in der SPD-Fraktion betraute Veronika Engel, wollte vom Landrat wissen, warum man die Hochriesbahn denn unbedingt erhalten wolle. Die Umwelt sei dort durch Ausflieger und Skifahrer ohnehin stark belastet.

Landrat Dr. Gimpel gab umfassend Auskunft: Man wolle keine Heere von Skifahrern auf die Hochries schaffen. Ziel sei es je-



Eine Sitzordnung wie im Parlament gilt jetzt für die Kreistagsmitglieder im großen Saal des Landratsamts. Die Paß-Tische werden demnächst noch mit Mikrofonen ausgestattet. Das Bild zeigt Landrat Dr. Gimpel (links) bei der Eröffnung der gestrigen Sitzung. Foto: Trux

doch, die intakte Bahn nicht als weithin sichtbare Ruine in der Landschaft stehen zu lassen, was auch eine schlechte Werbung für den Fremdenverkehr wäre.

Experten hätten ein Konzept entwickelt und den Bahnbetrieb genau analysiert. Die Bahn sei danach nicht weit von einem rentablen Betrieb entfernt. Ein be-

Anzeige

Klasse für Schüler und Studenten

Cooler Plotter und tolle Schreibmittel zum tollen Preis beim Fachhändler

OLYMPIA
KOLLEKTION für ALLE

ULLRICH
Büroorganisation GmbH
Königsallee 24 • 8200 Rosenheim
Telefon 0 89 21 71 60 87

scheidener Ausbau der Straße zur Mittelstation mit einigem Ausweichraum und ein begrenzter Ausweichraum - man denke an vier Busse pro Tag - wären nach Meinung der Fachleute die Rettung für die Hochriesbahn. Dann wäre die Bahn auch für ältere Gäste interessant. Diese machten keinen geringen Teil der Urteilsabstimmung und sei Fremdenverkehr sei schließlich eine wichtige wirt-

schaftliche Säule im Kreis Rosenheim.

Auch die immer noch geschlossene Kreidegrube in Urschalling erhielt die Grünten. Der Landrat wiederholte zum Teil seine Ausführungen aus der letzten Kreistagsitzung. Danach habe der Landkreis im Sinne einer „sauberen und bürgernahen Verwaltungsarbeit“ vorerst freiwillig auf den Betrieb der Deponie verzichtet, bis eine endgültige Entscheidung von Regierungsteil vorliegt. Seinen Worten nach dürfte diese Entscheidung in den nächsten Tagen fallen.

Extra-Antrag wegen Zwischenrufen

Ihr Müßlingen mit dem Umweltbericht gaben die ehemaligen „Grünen“, Corinna Flemming und Walter Stül, mehrfach auch durch laute Zwischenrufe zum Ausdruck. Dies veranlaßte Günter Bayer von der CSU zu einem Antrag zur Geschäftsordnung, Kreistag Stül bei der nächsten Sitzung, beim nächsten „Insulten Lachern“, aus dem Saal zu verweisen.

CSU-Fraktions-Chef Lorenz Kollmannsberger stellte dazu fest: „Kreistag sollen wenigstens Mindestanforderungen von gutem Benehmen erfüllen.“ Was

man von Ruben und Mädchen in einem Kindergarten erwarten könne, müsse auch in einem Kreisparlament möglich sein. Landrat Dr. Gimpel nahm den Antrag von Günter Bayer zur Kenntnis, ließ aber nicht darüber abstimmen.

Zum Schluß der temperamentvollen Umwelt-Debatte regte stellvertretender Landrat Josef Niederfell an, jetzt im Herbst die Naturschutzwacht auf Sonderstreifen ins Gelände zu schicken. Er habe feststellen müssen, daß die heimischen Wälder von Unbekannten wieder verstümmelt als verbundene Müllablagelplätze mißbraucht würden. Hier müsse schnell Abhilfe geschaffen werden. Niederfell fand mit seinem Antrag bei Landrat Dr. Gimpel ein offenes Ohr.

Breite Mehrheit für Frauenhaus

Die Kostenbeteiligung des Landkreises an dem geplanten Frauenhaus in Rosenheim von jährlich rund 40 000 Mark fand, wie bereits im Kreisausschuß, eine breite Mehrheit. Nur Horst Halber (FDP) blieb bei seiner Ablehnung, die er schon im Ausschuß vorgebracht hatte (wir berichteten).

Keine Mehrheit für Erhalt der Hochriesbahn um jeden Preis

Samerberger Gemeinderat stimmt über Bürgermeister-Antrag nicht ab

Samerberg (ho) - „Soll die Hochriesbahn erhalten bleiben, gleich wie?“, so formulierte Bürgermeister Deindl einen Abstimmungsantrag an die Gemeinderäte des Samerberges. Zahlreiche Zuhörer zeigten ihr Interesse an dem Tagesordnungspunkt über die Hochriesbahn.

Der Bürgermeister erläuterte die Schwierigkeiten der Hochriesbahn und die möglichen Auswirkungen auf die Gemeinde Samerberg. In einer Sitzung des Landrates mit Baudirektor Frank und seinen Fachleuten waren mit dem Besitzer der Hochriesbahn, Josef Schwaiger, auf Einladung von Bürgermeister Josef Deindl die Probleme besprochen worden. Dieses Gremium fand nur eine Lösung: Einen Versuch, über fünf Jahre die Moser-Boden-Straße mit Ausweichen und Entschärfung der Kehren zu versehen, um Ausflugsfahrten mit großen Bussen zur Mittelstation zu ermöglichen. Dadurch erhofft sich der Bahneigentümer Josef Schwaiger einen kostendeckenden Betrieb der Seilbahn und eine Wirtschaftlichkeit seiner Gaststätten. Er legte dem Ge-

meinderat dar, was er für die Samerberger von der Seilbahn aus, alles an Wohltaten erwiesen habe, angefangen bei den Freifahrten für den Wintersportverein, über die kostenlose Überlassung des Parkplatzes zu Zeltveranstaltungen und freier Parkmöglichkeit für Bergwanderer und Tennisspieler.

Der Bodenverband der Moser-Boden-Straße sieht im Ausbau eine weitere „Salomitaktik“ zur Sanierung der Hochriesbahn. Es würde der Bau eines zusätzlichen Fußweges notwendig werden. Ein Parkplatz an der Mittelstation wäre auch zu bauen. Von Seiten der Drachenflieger erhebt sich die Frage, wie sie mit ihrem Gerät zur Gondelstation kommen. Wie kommen die Fahrgäste mit eigenen Autos und die Feriengäste zur Station, wenn die Sesselbahn nicht mehr fährt? In diesen Tagen hat Schwaiger drei Personen entlassen. Er will weitere Sparmaßnahmen durchführen.

Bürgermeister Josef Deindl stellte mehrmals seinen Antrag zur Abstimmung. Er erhielt vom Gemeinderat jedoch keine Zu-

stimmung, die Bahn „gleich wie“ zu erhalten. Acht Gemeinderäte haben bereits auf einer Unterschriftenliste gegen den Ausbau der Moser-Boden-Straße gestimmt, zusammen mit weiteren 400 Samerberger Bürgern. In den nächsten Wochen soll mit dem Bürgermeister, dem Landrat und den Grundstücksbesitzern verhandelt werden.

Öffentliches Interesse bestand auch an der Abgrenzung des Bebauungsplanes Grainbach-West, insbesondere der Feichteckstraße. Nach nochmaligem Anhören der Grundeigner und erhaltenen Erklärungen wird der Bebauungsplan mit der „kleinen Lösung“ aufgestellt. Die Erschließung steht noch in der Ferne. Erst bei Bedarf und Festlegung des künftigen Abwasserkanals kann damit gerechnet werden.

Baupläne wurden genehmigt für: Johann Weyerer, Weikersing, zur Errichtung einer Garage und einer Holzlege. Dem Bau des Gerätehauses Alois und Hildegard Prankl, Törwang, wurde zugestimmt. Alois Astner darf eine Güllegrube bauen. Ebenerdige Einplanung und Begrünung sind die Auflagen dazu.

Sommerrodelbahn an der Hochries

Attraktion oder Naturverschandelung? – Aus dem Gemeinderat

Samerberg (ghu) – Ist die Errichtung einer Sommer- und Winterrodelbahn am Fuße der Hochries eine neue Attraktion für das Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiet Samerberg oder wird die Natur dadurch empfindlich beeinträchtigt? Dieses Reizthema hat den Samerberger Gemeinderat in seiner jüngsten Sitzung beschäftigt. Auf der Tagesordnung stand der Antrag der Hochriesbahn GmbH zur Errichtung einer Sommer- und Winterrodelbahn.

Hochriesbahnchef und Gemeinderat Josef Schwaiger erläuterte seine Idee. Er könne sich eine Rodelbahn von der Mittel- zur Talstation der Hochriesbahn vorstellen. Der Sessellift würde die Zubringerdienste übernehmen. Gleichzeitig erhofft sich Schwaiger eine bessere Auslastung der Hochriesbahn. „Wenn nicht bald etwas passiert, muß ich die Bahn in den Wintermonaten zusperren.“

Wichtig sei, daß eine solche Anlage entsprechend in die Natur eingebettet werde, war sich der Gemeinderat einig. Zweiter Bürgermeister Hans Weiß sprach von einer „Bereicherung für den Tourismus“, während der

Dritte Bürgermeister Wolfgang Maurer einen Ausverkauf der Natur befürchtet. „Der Massentourismus ist tödlich für die Vermieter“, sagte Maurer.

Voraussetzung für eine Weiterverfolgung dieses Themas ist aber eine Einigung mit den Grundstücksbesitzern im Hochriesgebiet. Die will Schwaiger jetzt an einen Tisch holen. „Wir werden an dem Thema dran bleiben“, versprach Bürgermeister Ernst Kunz. Außerdem will man abwarten, wie diese Idee bei den Anliegern, bei der Bevölkerung, bei den Behörden und bei den Tourismusexperten ankörnt.

Mit einer knappen 7:5-Stimmen-Mehrheit hat der Gemeinderat beschlossen, den vor drei Jahren abgeschafften Fremdenverkehrsbeitrag wieder einzuführen. Die Einnahmen aus dem Kurbeitrag hätten sich nicht so entwickelt, wie es sich die Gemeinde erhofft habe, erklärte Kunz. Den gestiegenen Ausgaben im Fremdenverkehrswesen wolle man nun auch auf der Einnahmenseite entgegen. Mit Hilfe eines speziellen Berechnungssystems werden jetzt alle Gewerbebetriebe,

die von den Urlaubern mehr oder weniger profitieren, zur Kasse gebeten.

Um den Empfang des „D 1“-Mobilfunknetzes der Telekom auf dem Samerberg zu verbessern, wird die Telekom am ehemaligen gemeindlichen Wasserwerk zwischen Obereck und Törwang einen Antennenmasten aufstellen. Die Antenne soll sechs bis acht Meter hoch sein.

Der Samerberg will weiterhin ein eigenes Standesamt haben. Dafür sprach sich der Gemeinderat einstimmig aus. Die Standesamtsbezirke, die auf einer über 20 Jahre alten Regierungsverordnung beruhen, sollen behördlich neu geregelt werden. Die Samerberger äußerten aber keine Änderungswünsche und wollen ihren Bezirk beibehalten.

Auf der Tagesordnung stand der Bebauungsplan Grainbach-Überleiten. Der Antrag von Markus Lincke zur Teilung seines Grundstücks am westlichen Ende des Bebauungsplanes wurde abgelehnt. Zwei Bauparzellen seien deshalb nicht möglich, weil die Fahrt- und Leitungsrechte auf der Zufahrt fehlen.

Sepp Schwaiger übernahm 1980 die H

In den letzten 20 Jahren Gastronomie und Wandernetz am Rosenheimer Hausberg

Samerberg - Die Hochries gilt als der Wander- und Ausflugsberg im Landkreis Rosenheim. Kerntank aber Hochries-Gemeinde ist allerdings die Hochriesbahn. Den Berggipfel erreichen kann man mit der Sesselbahn bis zur Mittelstation und weiter mit der Kabinenbahn. Einen Grund zu diesem Besuch der Hochries bieten dieser Tage nicht nur die schönen Herbstgedrücke, sondern auch ein kleines Jubiläum. Zwanzig Jahre sind es her, dass Josef Schwaiger die Verantwortung für die Hochriesbahn übernommen hatte.

Die Übernahme am 28. April 1980 erfolgte recht überraschend. Josef Schwaiger hatte sich bei der damals noch bestehenden Zwangsversteigerung für das Objekt der Bahn interessiert. Der Unternehmer, der in Achernmühle einen Feinmetz-Fertigungs-Betrieb betreibt, entschied sich spontan, wenn gleich nicht ohne Grundrats-Überlegung. „Der Reiz der Hochries als Wintererholungs-Gebiet waren für mich als leidenschaftlicher Skifahrer ein Grund zum Mitgehen. Einige Verbesserungen für den betrieblichen Winterbetrieb schwebten mir schon vor“, so Josef Schwaiger bei seinen Erinnerungen. Dass er mit knapp einer Million Mark den Zuschlag für die Übernahme erhielt, war dann schon eine kleine Sensation für den Samerberg.

Erste Verbesserungsmaßnahmen von Josef Schwaiger waren 83 neue und zusätzliche Sessel für den Winterbetrieb. Ein moderner Pistenfahrzeugpark wurde angeschafft, um die Grenzübergreifende Ski-Abfahrt von der Mittel- zur Talstation entsprechend pflegen zu können. Der Wintersportverein Samerberg sowie der Ingau-Ski-Verband hatten zu damaliger Zeit sogar internationale Ski-Rennen an der Hochries durchgeführt. Erst im letzten Jahr kamen Ski-Schule, Gmeinschaft und Hochries-

bahn zu einer gemeinsamen Vereinbarung über die winterlichen Aufgaben, so dass der Ski-Betrieb an der Hochries auch zukünftig möglich ist.

Ein weiteres Ziel von Sepp Schwaiger war die Verbesserung des gastronomischen Angebotes und des Wanderwege-Netzes. An der

Talstation entstand das Parkrestaurant, das zunächst als Ergänzung zur Mittelstation („Küchenberg“) und zur Bergstation („Bergbahnrast“) eine beliebte Einzelbar geworden ist. Wichtig war Sepp Schwaiger auch die Förderung der Flugschule sowie die Anlage von Tennisplätzen.

Diese Zukunft will Sepp Schwaiger mit seinen beiden Töchtern Claudia und Ursula als Mitgesellschafter angehen. „Die Hochries ist immer ein Erlebnis und einen Besuch wert“, so Sepp Schwaiger, der sich im Verbund mit dem Nachbar Bergshausen, auf die Kampferalm und auf den Wun-

delstein, dank des sogenannten „Gipfel-Train“ eines steigenden Berg-Tourismus-Charakters erfreuen kann.



Claudia und Ursula Schwaiger (rechts), die Töchter von Josef Schwaiger, sind Mitgesellschafterinnen der Hochriesbahn.



Sepp Schwaiger mit seinen Gästen an der Hochries-Mittelstation.



Mit dem Sesselbahn nach oben



mit der Wälderschleife

Infos zur Hochriesbahn

Die Hochries, der schönste Ausflugsberg im Landkreis Rosenheim, hat eine Höhenlage von 714 Meter (Talstation) über 823 Meter (Mittelstation) und 1346 Meter (Bergstation). Die Sesselschlingen betragen 1879 Meter bei der Sesselschleife und 1833 Meter bei der Kabinenbahn (insgesamt 3712 Meter). Die Sesselschleife kann in vier Stunden 400 bis 500 Personen befördern und die Kabinenbahn sogar 400 bis 600 Personen. Die Fahrten betragen je nach Fördereinstellung rund zehn Minuten beim Sesselschleife und fünf Minuten bei der Kabinenbahn. Das Tragsel der Kabinenbahn hat eine Höchstgeschwindigkeit von 213 Tritten. Je Kabine haben 30 Leute Platz. Für Bahn-Betreiber Josef Schwaiger sind seine zum Teil schon viele Jahre imrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wichtiger Bestandteil des Unternehmens-Erfolges. Aber auch das rege und gute Zusammenwirken mit den drei Gaststätten, mit der Flugschule und nicht zuletzt mit dem deutschen Alpenverein, Heilhaus Rosenheim und für Schwaiger zumeist bedeutsam.

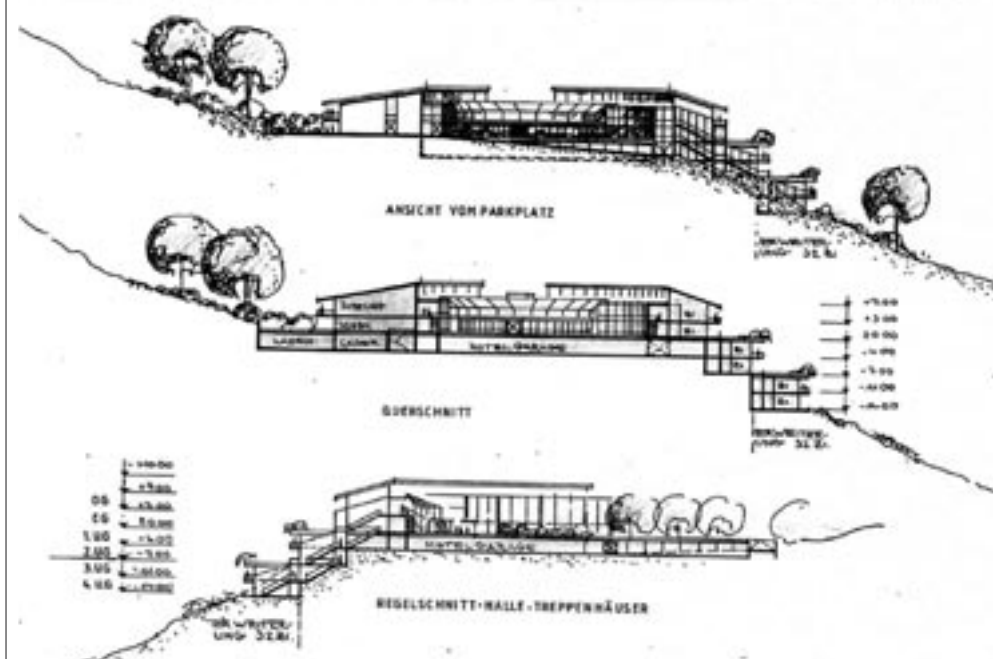
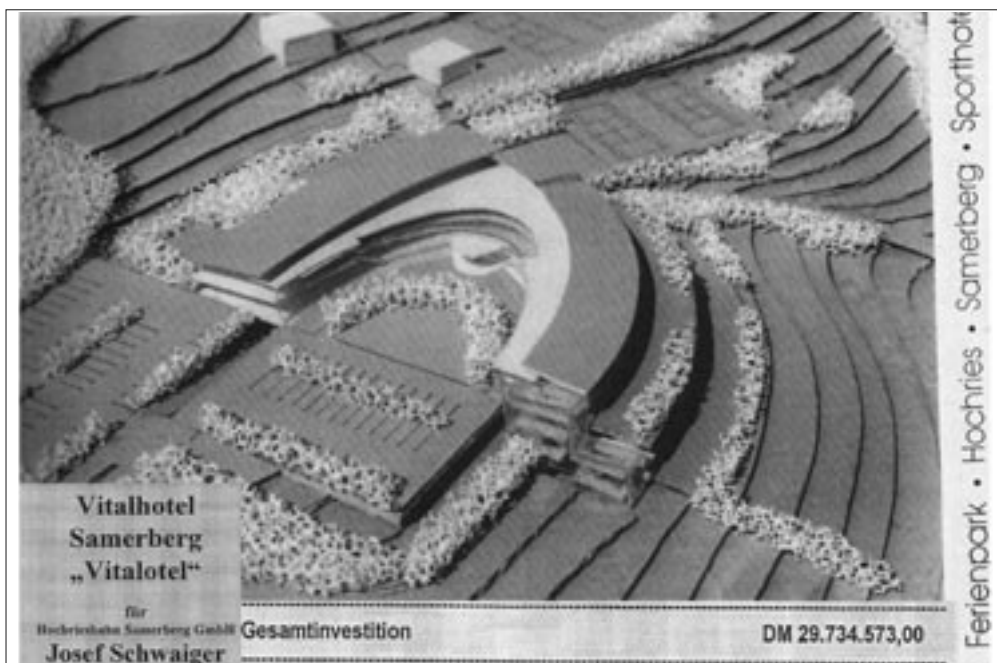
Ankünfte zur Hochriesbahn gibt es unter Telefon 08022/9133-0, Fax 8865 oder unter www.hochriesbahn.de

20 JAHRE HOCHRIESBAHN

Auf geht's! **hochriesbahn** **Ausflugstafel!**

Erholung & sportliche Aktivitäten
 zwischen 700 und 1300 m

Die Bergbahn im Rosenheimer Land
 mit Sesselschleife und dem Sesselschleife
 "Küchenberg" -
 mit der Wälderschleife und der "Wälderschleife"



Freizeitareal am Hochriesparkplatz?

Viele offene Fragen im Gemeinderat

Samerberg (ghu) - Utopie oder ein ernstzunehmendes Tourismuskonzept? Mit dieser Frage hat sich erneut der Samerberger Gemeinderat befasst. Auf dem Tisch liegt derzeit ein Antrag des Hochriesbahn-Betreibers Josef Schwaiger. Er hat einen Investor an der Angel, der das Gelände rund um die Talstation der Bahn in ein Freizeitareal umwandeln möchte.

Im Mittelpunkt des Vorhabens soll ein Sporthotel liegen. Ein Haus, das allen Bedürfnissen gerecht werden soll: Die Rede ist von einem Tagungs-, Urlaubs-, Freizeit-, und Naturhotel mit Schwimmbad, Sauna und vielen Wellness-Angeboten mehr. Dafür soll ein Grundstück im Norden des bestehenden Parkplatzes verwendet werden. Im Süden ist an eine Sporthalle mit Tennisplätzen gedacht.

Dass am Samerberg für ein „exclusives Hotel“ durchaus Bedarf bestehe, darüber sind sich die Gemeinderäte einig. Noch ist man sich aber über die Tragweite dieses Vorhabens nicht bewusst. Bürgermeister Ernst Kunz spricht von einer „politischen Entscheidung“, für die man auch eine Akzeptanz bei der Bevölkerung brauche.

Die von der Hochriesbahn GmbH beantragte Flächennutzungsplanänderung wurde zurückgestellt, bis die Eckdaten dieses Projekts auf den Tisch liegen. Schließlich gelte es, so die Meinung im Gemeinderat, wichtige Fragen im Vorfeld zu klären, wie etwa die Erschließung oder die drohende Verkehrsbelastung.

In die weiteren Gespräche sollen auch Fachbereiche der Behörden mit eingebunden werden.

Horrende Zuschusskürzungen

„Lieber den Spatz in der Hand, als die Katze auf dem Dach“, nach diesem Motto hat der Freistaat Bayern ein Sofortprogramm zur Finanzierung von Kanalbaumaßnahmen, die im Zuge eines vorzeitigen Baubeginns errichtet wurden, ins Leben gerufen. Demnach sollen zugesagte Zuschüsse sofort fließen. Der Hacken an der Geschichte: Die Gemeinde müsste im Gegenzug auf über ein Viertel ihrer Zuschüsse verzichten.

Darauf ging der Gemeinderat nicht ein und will statt dessen auf eine spätere Finanzierung im vollen Umfang hoffen.

„Kulturlandschaft erhalten“

Drachenfliegerclub und Hochriesbahn feierten Doppeljubiläum

Samerberg (krw) - Mit vielen Gästen und Programmhöhepunkten wurde im Festzelt an der Talstation der Hochriesbahn am Samerberg ein Doppeljubiläum gefeiert: 30 Jahre Hochriesbahn, 25 Jahre Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg. Auftakt des fünftägigen Festes war am Donnerstag der Bieranstich durch Bürgermeister Georg Huber, danach gab es ein festiges Party-Gewitter mit den „Domervögeln“ (wir berichteten). Der Freitag stand im Zeichen der Jugend, der Wintersportverein veranstaltete eine Disko-Party, die lebhaft besucht wurde. Am Wochenende und am Montag wechselten sich die Programmpunkte der Jubilare nochmals ab.

Nach der Sesselbahn fünf Jahre zuvor wurde 1973 die Kabinenbahn auf den Hochries-Gipfel in Betrieb genommen. Am 16. April 1980 ersteigerte Josef Schwaiger die Bahn, „um sie für seine Heimat zu retten“. Er modernisierte den Sessellift, richtete an den Stationen das „Parkstüberl“, die „Suppenhütte“ und das „Bergbahnstüberl“ ein, legte die Tennisplätze an, förderte die Flugschule und, zusammen mit Gemeinde und Skischo-

le, den Wintersport, von der Familienabfahrt bis zu internationalen Skirennen. Nach seinem Tod vor zwei Jahren übernahmen Tochter und Schwiegersohn die Bahn, Ursula Schwaiger-Vollmer brachte sie in das „Gipfel-Trio“, den Verbund mit Wendelsteinbahn und Kampenwandbahn ein, was die Attraktivität noch erheblich steigerte.

Sanfter Tourismus am Samerberg

Die Veranstalter und Gastgeber, das Ehepaar Max Vollmer-Schwaiger und Ursula Schwaiger-Vollmer von der Hochriesbahn, der Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, Festzeitwirt Peter Schrödl, der Wintersportverein Samerberg und die Flugschule Hochries machten die Verpflichtung aller deutlich, die unversehrte bayerische Kulturlandschaft des Hochtales sowohl für die Einheimischen als auch für die Menschen aus den großen Städten im gemeindlichen Kontext des „sanften Tourismus am Samerberg“ zu erhalten.

Am Wochenende feierte der Drachenfliegerclub mit Festakt, Flugvorführungen

und -wettbewerben und Siegerehrung. Wie von Vorstand Kurt Axthammer zu erfahren, waren zuerst an der Hochries „wilde Flieger“, eine Untergruppe der „Münchener Alpen Drachenflieger“. Auf der Bühne des Festzeltes war der Drachen-Baujahr 1975 - aufgestellt, mit dem 1976 der erste Flug von der Hochries stattfand. Bald wurde die Gruppe so groß, dass sie sich von München abhebeln konnte. Am 28. Oktober 1978 wurde der Club gegründet mit Ernst Edlbauer als Erstem Vorstand, Nachfolger für viele Jahre wurde „Urgestein“ Rudolf Bürger, jetzt Sportwart beim Dachverband. Der Verein, so Axthammer, sei jetzt einer der größten in Deutschland, in 2002 der dritte in der Rangliste des deutschen Streckenflugpokals. Er berichtete von Streckenflügen unter anderem bis nach Schladming in den Tauern und nach Passau. Zum Drachenfliegen gehöre Konzentration, Kraft, Erfrischung und Instinkt. „Der tiefste Punkt eines Flugdrachens ist die Nase des Piloten“.

Bürgermeister Georg Huber überbrachte die Glückwünsche der Gemeinde, er-

inerte sich an einem eigenen Tandemflug, „ein Riesenerlebnis, die Welt von oben zu sehen, ich beziehe euch um eure Erlebnisse.“ Dieser leise Sport passe unwahrscheinlich gut in das Konzept des sanften Tourismus. Er überreichte Kurt Axthammer und Rudolf Bürger ein Gemeindegeld.

Festgemeinde eine große Familie

Am Montagnachmittag, als zaghaft wieder die Sonne schien und sich die Silhouetten der Hochries wie eine japanische Tuschemalerei gegen den Himmel abzeichnete, fuhren und spazierten viele - Einheimische und „Zugroste“ - zum Festzelt bei der Hochriesbahn zu einem zünftigen Kesselfleischessen, von Festzeitwirt Peter Schrödl, seiner Frau und seinem Team angerichtet. Die Band „Einfach so“ brachte Bayerisches und Nostalgie-sches. In dem vollbesetzten Festzelt flogen Zurufe, Winken und Gelächter zwischen den Tischen hin und her, die Hochriesbahn-Festgemeinde war eine große Familie, ein schöner Ausklang eines eindrucksvollen Festes.

Bauland-Verkauf umstritten

Bebauung Untereck im Gemeinderat Samerberg hart diskutiert

Samerberg (krw) - Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Samerberg beziehungsweise dessen siebte Änderung im Bereich Untereck sowie der Entwurf des Bebauungsplanes für den Ortsteil Untereck waren Themen der jüngsten Gemeinderatsitzung. Zweiter Bürgermeister Wolfgang Maurer leitete die Sitzung für den noch erkrankten Ersten Bürgermeister Georg Huber. Dieser, so teilte Bürgermeister Maurer mit, befinde sich zwar noch in stationärer Behandlung, sei aber auf dem Wege der Besserung.

Architekt Huber von der Huber Planungs GmbH in Rosenheim erläuterte zunächst den Flächennutzungsplan. Das Gebiet östlich der Straße, die hangabwärts in nördliche Richtung geht, enthält mehrere landwirtschaftliche Betriebe. Es sei deshalb ausdrücklich als Dorfgebiet und nicht als Mischgebiet ausgewiesen. In einem Mischgebiet würde das Landratsamt, falls Höfe aufgeben, ersatzweise die Ansiedlung von Gewerbe verlangen. Westlich der

Straße, auch dort jetzt landwirtschaftliche Betriebe, sei ein Wohngebiet ausgewiesen. In dessen südlichem Bereich, oberhalb einer Erschließungsstraße, sollen 2500 Quadratmeter Baufläche mit vier Baurechten und ausgewiesenen Grünflächen entstehen.

Bebauung relativ eng eingegrenzt

In dem vorliegenden Entwurf sei nur die jetzige Bebauung relativ eng eingegrenzt, die Bebauungsgrenzen könnten aber entsprechend Bürgerwünschen bei Auslegung erweitert werden, machte der Architekt deutlich. Im Bebauungsplan seien Häuser mit maximal zwei Wohneinheiten, also Zweifamilienhäuser oder Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung, vorgesehen, aber keine Doppelhäuser. Architekt Huber erläuterte auch Einzelheiten der Gestaltung. Diskutiert wurde im Rat, ob die beiden Hinterlieger oberhalb der Straße oder zumindest einer nicht unterhalb angesiedelt werden

könnten. Architekt Huber stellte die diesbezüglichen Probleme seitens der Erschließung, der Geländeform und der dort verlaufenden Hochspannungsleitung dar.

Härter wurde die Diskussion über die freie Veräußerlichkeit der vier Bauparzellen. Räte befürchteten, dass hier das Prinzip Einheimische zu bevorzugen, auch für künftige Bebauungen durch Bezugfälle in Frage gestellt sei. Bürgermeister Maurer erklärte, das könne nicht sein, dieser Plan gelte nur für Untereck. Von dem Grundsatzbeschluss, dass es Baurecht nur für Einheimische gebe, könnten Ausnahmen nur für den Einzelfall bei Vorliegen besonderer Gründe und nur aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses eben nur für diesen Einzelfall gemacht werden.

Verkaufserlös kurzfristig benötigt

Maurer wies auch darauf hin, dass der Plan bekanntlich in einer früheren Sondersitzung des Gemeinderats

tes nur deshalb so für einen erweiterten Interessentenkreis gefasst worden sei, weil der Eigentümer der vier Parzellen, die Hochriesbahn, den Verkaufserlös kurzfristig benötige. Die Gemeinde habe die Verpflichtung zur Stützung und zum Erhalt der Hochriesbahn, nicht nur dem einheimischen, sondern auch dem gesamten regionalen Tourismus gegenüber.

Pläne im Gremium akzeptiert

Architekt Schlegel erläuterte, dass dieser Bebauungsplan als Basis für die weiteren Beschlüsse mit der Juristin des Landratsamtes und der Naturschutzbehörde sehr sensibel geprüft worden sei. Dieses könne man vertreten, mit diesem Plan könne man in das weitere Verfahren gehen. Wenn 40 Träger öffentlicher Belange ihn prüfen würden, müsse es ein Plan sein, der Bestand haben könne. Der Flächennutzungsplan wurde mit elf zu zwei, der Bebauungsplan mit zehn zu drei Stimmen angenommen.



Der Blick von der Aussichtskapelle (Bild links) fällt hier auf den Samerberger Ortsteil Untereck (Bild rechts). Neben dem vorhandenen Geländebau sollen die neuen Häuser entstehen. Foto: Milt

Bauland soll Hochriesbahn retten

Samerberg: Anlieger formieren sich gegen Bebauungspläne in Untereck

VON ULRICH NATHEN

Samerberg - Ein Beschluss aus der jüngsten Gemeinderatsitzung sorgt derzeit für wachsenden Unmut bei Anwohnern im Ortsteil Untereck: Dort sollen etwa 1500 Quadratmeter hübsches Gelände als Bauland für vier Einfamilienhäuser ausgewiesen werden. Grund-Eigentümerin ist die Hochriesbahn GmbH - mit dem Erlös soll das Unterachener vor dem Inselvornutzung gerettet werden. Der Baubestand sei die einzige Möglichkeit, aus den roten Zahlen zu kommen, erklärte deren Geschäftsführer Max Vollmer-Schwäger. „Ein Ass für die Bergbahn hat absolut negative Auswirkungen auf den Tourismus“, verteidigt Zweiter Bürgermeister des Ortsbezirks, Doch mit einer Unteracheneraktion wollen einige Anwohner jetzt als Samerberger Bürger dazu aufrufen, sich gegen das Bauvorhaben zusammenzuschließen.

Mit der Bebauung würde einer der schönsten Naturdenkmäler am Samerberg, der Bereich der Kapelle der Verein Notthaler in Ober-Untereck, für immer verschandelt, laut Anlieger Anton Spöck die Befürchtungen der Bebauungsgegner zusammen.

Außerdem werde der idyllische Charakter im Ortsteil Untereck zerstört. Spöck ist stinkend: Sein Vater habe zehn Jahre auf eine Baugenehmigung warten müssen, um sein geliebtes Haus in Untereck ausbauen zu können. Begründung aus dem Gemeinderat: „Eine Bebauung unterhalb der Aussichtskapelle ist unmöglich.“ Mit extremen Auflagen wurde der Bau dann doch genehmigt. „Aber mein Vater wollte eigentlich größer und höher bauen“, schildert Spöck. „Warum werden aber jetzt diese Vorgaben einfach über den Haufen geworfen? Die Bebauung in Untereck in der nun geplanten Größe würde doch die Attraktivität der Aussichtskapelle wirklich in Mitleidenschaft ziehen.“

Entscheidung nicht leicht gemacht

Der Gemeinderat habe sich die Entscheidung nicht leicht gemacht, einen Bebauungsplan für Untereck auszuweisen, macht Zweiter Bürgermeister Wolfgang Meurer deutlich. Der Beschluss sei zu Gunsten des großen öffentlichen Interesses der Gemeinde an Erhalt der Hochriesbahn gefallen.

Die mögliche Schließung der Bergbahn hätte einschneidende Folgen für den Fremdenverkehr nach sich gezogen.

In einem Schreiben hatte Erster Bürgermeister Georg Huber Ende September die Anlieger in Untereck über den aktuellen Stand „Ausweisung neuer Baugebietes“ auf dem Schwaiger-Grundstück in Untereck informiert. „Da die Hochriesbahn im Juli kurz vor der Insolvenz stand, haben sich zahlreiche Beteiligte (Familie Schwaiger, Landrat Dr. Max Glöckle, Sparkassenleiter Ludwig Hübner, Finanzexperten, Bürgermeister, Bauabteilung Landratsamt) an einem Tisch gesetzt, um über mögliche Lösungswege zu verhandeln, um eine Schließung der Bahn zu verhindern und den Erhalt der Bahn langfristig zu sichern“, heißt es in dem Brief. Nach sieben Beratungen habe sich dann der Gemeinderat „schweren Herzens“ dazu entschieden, die vier Baugebiete auszuweisen. Weiter: „Vereinbart wurde, dass jeder Euro aus dem Verkaufserlös dieser Grundstücke vertraglich gesichert in den Erhalt der Hochriesbahn fließen muss und wird. Dafür haben wir von der Sparkasse als neuen

Finanzpartner der Bahn im Gegenzug auch die schriftliche Zusicherung, dass die Bahn langfristig erhalten bleibt.“

Gerade das beruht aber die Anwohner, kritisierte Anton Spöck in seiner Antwort an die Gemeinde: „Die Ausweisung eines freiverkäuflichen Baugebietes zur Rettung eines privaten Unternehmens ist doch ziemlich fragwürdig. Wenn wird dafür weiterer Baugrund verkauft?“

Ensemble-Charakter für immer zerstört?

Schätzschritte haben die Kritiker der Bebauungsplanung vom Bayerischen Landesamt für Heimatpflege bekommen. In einer Stellungnahme wird die unter Denkmalschutz stehende Aussichtskapelle Oberock als ein überregional bedeutendes Gesamtensemble bezeichnet. Würden nun unmittelbar unterhalb dieses ensembles Bereiches Baugebiete ausgewiesen, wäre der einmalige Charakter dieses Ensembles für immer zerstört auf Grund einer fragwürdigen und kurzfristigen finanziellen Aktion.“ Weiter heißt es: „Wir lehnen die Ausweisung von Baugebiet

in einer solchen Lage entschieden ab.“

„Auch uns ist der Erhalt der Natur am Samerberg ein wichtiges Anliegen“, macht der Geschäftsführer der Hochriesbahn, Max Vollmer-Schwäger, deutlich. Die Notituation, in der sich die Bahn befindet, lasse aber keine andere Lösungsmöglichkeit zu. „Wir wollen selbst etwas bewegen und keine staatlichen Hilfen in Anspruch nehmen“, bekräftigt Vollmer-Schwäger seinen Antrag an die Gemeinde, die unstrittigen Gelände als Bauland auszuweisen. Zusammen mit seiner Frau wolle er das Erbe von Josef Schwäger weiterführen mit dem Ziel, die Bahn wegen der überregionalen touristischen Bedeutung für den Raum Rosenheim und den Chiemgau zu erhalten. Finanzstarke Allianten aus dem zurückliegenden zehn Jahren, ein Tragseilbahn im Jahr 2000 und überproportionaler Reparatur- und Instandhaltungskosten hätten das Unterachener ab an den Rand der Insolvenz geführt.

Vollmer-Schwäger: „Das sieht jetzt Wiederstand aus der Bevölkerung gegen diese Lösung und damit gegen die Bergbahn formiert, finde ich schon traurig.“

Umstrittene Rettungsaktion für die Hochriesbahn

Kuhhandel um eine Wiese

Gemeinde Samerberg fühlt sich zur Ausweisung von Bauland in bester Lage genötigt

Von Heiner Effern

Samerberg – An föhningen Tagen können Spaziergänger bis München und Salzburg schauen. Ihr Blick wandert anschließend unbehindert über das Voralpenland, über die paar Häuser von Untereck und über Wiesenhänge zurück zur 110 Jahre alten Eiche, die zu Ehren Prinzregent Luitpolds gepflanzt wurde. Die Aussichtskapelle Obereck, frei stehend auf einer Anhöhe in der Gemeinde Samerberg, gilt als einer der schönsten Aussichtspunkte der Region. Geht es nach dem Gemeinderat, bleibt der Blick künftig an vier frisch gebauten Einfamilienhäusern direkt unterhalb der Kapelle hängen. Die Lokalpolitiker haben dort zur Rettung der insolventen Bergbahn am Hochries völlig überraschend vier Bauparzellen ausgewiesen. Flugs wurde so die wertlose Wiese der Bahnbesitzer zum teuren Bauland in bester Lage.

Begonnen hat die Geschichte der wunderlichen Bauland-Ausweisung in der Gemeinde Samerberg im September vor einem Jahr. Ein örtlicher Unternehmer hinterließ nach einem tödlichen Unfall eine 1,2 ha und die Hochriesbahn, sowie

Grundstücke unterhalb der Aussichtskapelle und noch jede Menge Schulden. Die Tochter und der Schwiegersohn wollten die Bahn weiter betreiben, waren jedoch faktisch pleite. In ihrer Notlage wandten sie sich mit Unterstützung des Bürgermeisters Georg Huber im Juli 2003 an Landrat Max Gimpfle (CSU) und an die Kreissparkasse Rosenheim, die bis dahin nach eigenen Angaben mit den Schulden der Familie nichts zu tun hatte. Die Bank prüfte die Unterlagen und der Chef selbst, Ludwig Holzburger, kam zu der Überzeugung, dass die Bahn über einen längeren Zeitraum ohne Verlust zu betreiben wäre. Die Sparkasse stieg ein, obwohl die Hochriesbahn als riskante Fehlkonstruktion für Investoren gilt.

Für eine Fortführung des Betriebs mussten die Bahnbesitzer allerdings zuerst Schulden von eineinhalb Millionen Euro loswerden. Und so kam die Wiese unterhalb der Kapelle, bis dato kein Bauland, ins Spiel. Die Rechnung: Vier Einfamilienhäuser dort in bester Lage würden so viel bringen, dass auch noch ein Betrag für Investitionen übrig blieb. Da auch der Landrat, Mitglied im Verwaltungsrat der Sparkasse, fand, die Bahn

sei mit ihrer Bedeutung für den Tourismus und die Region diese Hilfe wert, wurde eine „Rettungsaktion“ gestartet.

Also besuchte Gimpfle mit Sparkassen-Chef Holzburger persönlich den Gemeinderat Samerberg in einer nicht öffentlichen Sitzung. Von Druck aus, könne nicht gesprochen werden, sagt Holzburger. „Der Landrat hat nur die Bedeutung der Bergbahn herausgestellt.“ Der zweite Bürgermeister Wolfgang Maurer, der wegen einer Krankheit des Gemeinde-Chefs derzeit die Geschäfte führt, schildert die Sitzung so: „Die hätten die Bahn am nächsten Tag zugesperrt. Ein bisschen bedrängt haben wir uns schon gefühlt.“ Aber er findet auch, dass die Sache „hochstilisiert wird“. Die Bergbahn sei wichtig für den Ort und die Region. „Wenn unter der Kapelle ein paar Häuser dazu kommen, ist der Aussichtspunkt noch genauso schön.“

Das Rosenheimer Landratsamt allerdings beurteilte das – jedenfalls bisher – völlig anders. In der Ablehnung eines früheren Bauantrags heißt es: ... würde die Genehmigung ihres Bauvorhabens eine Weiterführung der zeilenförmigen Bebauung in die freie, von der Aussichtskapelle direkt einsehbare Landschaft bedeuten. Es ist Aufgabe des Landratsamtes, einer derart unorganische städtebauliche Entwicklung zu verhindern. Bezugfälle würden geradezu herausgefordert.“ Dem stimmt der Bayerische Landesverein für Heimatpflege zu. Sollte die Wiese jetzt als Bauland ausgewiesen werden, „wäre der einmalige Charakter dieses Ensembles für immer zerstört aufgrund einer fragwürdigen und kurzfristigen finanziellen Aktion“, heißt es in einer Stellungnahme eines Vereins.

Diese Einstellung teilen mittlerweile viele Samerberger auch. Auf einer Bürgerversammlung mit etwa 200 Besuchern sprach sich kein einziger für das Bauprojekt aus. Dafür meldeten sich die Gegner massiv zu Wort und kündigten ein Bürgerbegehren an. „Man muss die Leute wach rütteln, was hier abläuft“, sagt Anton Spöck, einer der Anlieger in Untereck. Er wird sich für das Bürgerbegehren einsetzen und spricht dann eine Vermutung aus, die einige im Ort haben. „Die Bahn ist doch nur vorgeschoben. Da geht es doch darum, dass irgendeine Bank Geld zurückkriegt, das sie sonst nie mehr bekommen hätte.“



Bald könnte sich der Weg zur Kapelle Obereck mit der einzigartigen Aussicht nicht mehr lohnen – denn die wird jetzt zugebaut. Foto: Günter R. Müller

„Bergbahn schon immer Pleitegeschäft“

Bebauung im Ortsteil Untereck in Samerberger Bürgerversammlung heiß diskutiert

Samerberg (krw) – Die Diskussion in der Bürgerversammlung befasste sich vornehmlich mit der Änderung des Flächenzoningplanes in Untereck. Zweiter Bürgermeister Wolfgang Maurer verwies darauf, dass die Planung in der ersten Anhörung mit Bürgerbeteiligung und rund 40 Trägern öffentlicher Belange sei (wir berichteten mehrfach). In dem laufenden Auslegungsverfahren würden alle Bedenken der Anwohner unter rechtsaufsichtlicher Begleitung des Landratsamtes angemessen berücksichtigt, versicherte Maurer. Jetzt stehe es noch nicht fest, ob die Planung in dieser Form verwirklicht werde.



Stilles Thema am Samerberg: Die Hochriesbahn soll mit Grundverleihen gestützt werden. Foto: ps

Anfänglich ging Zweiter Bürgermeister Maurer auf die strittige Thematik ein. Die Gruppierung „Betriebe der Ansichtskapelle Oberock“ sei der Meinung, es entstünden vier große Häuser unterhalb der Kapelle. Tatsache dagegen sei, dass die vier geplanten Einfamilienhäuser mindestens 100 Meter in der Luftlinie von der Ansichtskapelle entfernt seien und um 40 Höhenmeter tiefer lägen.

„Sparkasse bis heute nie Gläubiger“

Der Gemeinderat habe am 8. April das hundertprozentige Ausweisen von Sparkassen aufgehoben, um die individuelle Gestaltung eines Baugbietes zu erwarten. Bei dieser Beschlussfassung

sei das Problem Hochriesbahn dem Gemeinderat noch nicht bekannt gewesen, erklärte Maurer. Die Sparkasse verlange eine vollkommene Anklärung seitens der Bahn mit den Bilanzen der letzten fünf Jahre. Es sei nicht zureichend, dass die Sparkasse sich mit dem Erlös aus dem Grundstücksverkauf selbst absichern wolle, sagte der Zweite Bürgermeister. Sie sei bis heute nie Gläubiger der Hochriesbahn gewesen, die Hochriesbahn habe bisher nicht einmal dort ein Konto gehabt.

Bürgermeister Maurer appellierte an alle Samerberger Bürger, speziell an die Anwohner von Untereck, sich mit

den Plänen intensiv zu befassen, damit wirklich alle Anregungen, Bedenken, Wünsche und Anfragen in das Verfahren eingebracht werden könnten. Vor der zweiten Auslegung werde die Gemeinde mit Vertretern des Landratsamtes Mitte Februar eine öffentliche Anklärungsversammlung abhalten, um alle Unstimmigkeiten zu klären. Er hoffe sehr, dass die Bahn als regional- und überregional wichtige Anlage erhalten bliebe.

Maurer bat dann um eine sachliche Diskussion bei den Wortmeldungen. Der erste Sprecher äußerte die Vermutung, „zwei brave Herren aus

Rosenheim haben den Gemeinderat geblöht, und an einer Sache, die solche Ehre hat, ist meistens etwas faul.“ Er sehe ein, dass es für den Gemeinderat nicht einfach sei, sich gegen das Landratsamt und die Sparkasse durchzusetzen. In seiner Antwort wiederholte Bürgermeister Maurer, dass die Auslegung bis zum 9. Januar besonders lang sei, dass kämen noch 14 Kalenstage.

„Wo ist Konzept zur Sanierung?“

Ein Bürger betonte, in Untereck habe man nichts ge-

gen. Die Familie Schwaiger, man sei aber gegen die Hochriesbahn, weil sie „immer schon ein Pleitegeschäft“ gewesen sei. Ein weiterer führte an, dass jetzt die Banken nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Kapitaldienstfähigkeit ihrer Gläubiger prüfen müssten. Wo sei hier ein Konzept für die Unternehmenssanierung? Eine Bank könne doch nicht eine konservative Institution sein. Vielleicht sollte dieser oder jener die politische Bühne verlassen!

Eine Wortmeldung wies darauf hin, dass laut Erklärung des regionalen Planungsverbandes Südbayerern, unterzeichnet unter anderem von Landrat Dr. Gimpler, „Kappen und Hinlegen nicht beibehalten werden sollten.“ Hier sei auch ausdrücklich die Ansichtskapelle Oberock erwähnt.

Bürgermeister Maurer verwies auf die zuvor erwähnten Entfernungsverhältnisse.

Eine Sprecherin wies auf das Interview mit Landrat Gimpler im OVB hin, der gesagt habe, die Sparkasse als starker Finanzpartner könne ihr Versprechen einhalten und die Bahn darauf ausrichten.

Sie bewährte das, ihrer Meinung nach wäre das zur möglich, wenn hier weitere Grundstücke als Bauland verkauft würden.

Bürgermeister Maurer fasste zusammen, es gelbe dies alles in das Anhörungsverfahren, erst danach könne man Weiteres planen. Er bat noch einmal um intensive Beteiligung.



Die Alpenvereinshütte auf der Hochries zieht alljährlich rund 60.000 Besucher an.

Foto: DAV

Alpenverein will die Hochriesbahn erhalten

Stilllegung würde der Umwelt eher schaden

VON SIGRID KNOTHE

Rosenheim/Samerberg – „Der Samerberg ist eines der schönsten Wandergebiete Bayerns. Bei uns findet der Wanderer Ruhe und Erholung in einer bezaubernden Landschaft. Die Hochriesbahn bringt den Gast von Gränzbach aus in eine einmalig schöne Bergwelt.“ Deutschlandweit wird so im Hochglanzbrochüren für die Hochries, den traditionellen „Hausberg“ der Rosenheimer, geworben. Die Bergbahn ist nun in ernsthafte finanzielle Turbulenzen gekommen, die Schließung steht vor der Tür. In einem Kraftakt soll ihr Weiterbestehen gesichert werden. Auch der Rosenheimer Alpenverein spricht sich für den Erhalt der Hochriesbahn aus.

„Wir sehen uns als Partner der Hochriesbahn“, erklärt Vorsitzender Franz Knarr von der Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins (DAV), „obwohl beim Bau der Bahn 1972 die Sektion aus Naturschutzgründen da-

gegen war“. Heute sei die Hochriesbahn nicht mehr wegzudenken. Rund 60.000 Gäste besuchten jährlich die Hochries, so Knarr. Dazu zählen Bergsteiger ebenso wie Wandertouristen oder Radler, die zum Auf- oder Abstieg gerne die Bahn benutzen. Unentbehrlich sei sie auch als Aufstiegshilfe für die Drachensegler und Paragliders, die in der Nähe des Bergbahnstützpunkts starten.

Erhebliche Bedenken gegen die Einstellung der Bahn äußert auch Dieter Vögele, Schatzmeister der DAV-Sektion. „Die Konsequenzen bedeuten erhebliche Eingriffe in die Natur. Darüber sollten sich diejenigen Gedanken machen, die die Hochriesbahn einstellen wollen.“ Denn Bergbahnen fallen unter das Eisenbahngesetz. Das heißt, so Vögele, dass bei Stilllegung eine Rekultivierung des Geländes zu erfolgen hat. Dies bedeutet, dass jeder Eisenträger und jedes Kilo Beton entfernt und entsorgt werden müssen. „Hier werden erhebliche Kosten entstehen“.

Darüber hinaus, ergänzt

Knarr, müsse weiterhin die Ver- und Entsorgung auf der Alpenvereinshütte gesichert bleiben. „Hubschrauber würden eingesetzt, ein Fahrweg für den Pächter müsste gebaut, eine Materialseilbahn für Herbst und Winter angelegt werden.“ Als Naturschützer will der DAV deshalb die Stilllegung der Hochriesbahn verhindern.

Aber auch eine Aufgabe oder ein Verkauf der Hütte steht nicht zur Diskussion. „Wenn wir sie heute verkaufen, ist morgen ein Großinvestor da, der ein Drehrestaurant hinstellt. Mit unserer Vorstellung von Ruhe und Erholung am Rosenheimer Hausberg hat das nichts mehr zu tun“, sind sich Knarr und Vögele einig.

„Die Errichtung einer einfachen Skihütte auf der Hochries war 1913 ein Meilenstein“, so Knarr. 1934 sei diese Blockhütte erweitert, 1956 durch ein Haus aus Stein ersetzt worden. „Noch im letzten Jahr sind rund 300.000 Euro in die DAV-Hütte investiert worden“, so Vögele.

Alpenverein spricht sich für Erhalt der Hochriesbahn aus

Wenn sich die Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins heute für den Erhalt der Hochriesbahn ausspricht, dann könnte man den Schluss ziehen, der Alpenverein ist vom Paulus zum Saulus geworden. Nein. Die Sektion Rosenheim bleibt dem 1977 von der Hauptversammlung des DAV in Rosenheim beschlossenen „Grundsatzprogramm zur Umwelt- und sozialverträglichen Entwicklung und zum Schutze des Alpenraumes“ treu. Wir werden dem weiteren Ausbau unserer Bergwelt mit Bahnen und Liften kritisch gegenüberstehen und ihre Notwendigkeit für die einheimische Bevölkerung und die Entwicklung im Alpenraum sorgfältig abwägen. Die Hochriesbahn besteht aber schon und ist auch in Betrieb. Der Deutsche Alpenverein mit 680000 Mitgliedern ist der größte Bergsteigerverein der Welt. Im Verband des DAV ist die Sektion Rosenheim die sechzehngroße Sektion der 352 deutschen Alpenvereinssektionen, mit 5600 Mitgliedern ist sie größter selbständiger Verein im südstbayerischen Raum.

**60000 Besucher
 auf der Hochries**

Die Alpenvereinssektion Rosenheim unterhält und pflegt in ih-



Die Alpenvereinsstube der DAV-Sektion Rosenheim auf der Hochries.



Die Hochries - Samarberger Wahrzeichen und Rosenheimer Hausberg mit der Kirche von Grainbach.

ren Arbeitsgebiet Brünstein und Hochries über 700 km Wanderwege und Bergsteige. Sie ist, Eigentümer der Alpenvereinsstützen am Brünstein und auf der Hochries. Vor unserer heimatlischen Haustüre kommt dies nicht nur der einheimischen Bevölkerung als Naherholungsgebiet zu Gute, sondern es ist auch ein unergänztlicher Deltag für den Fremdenverkehr im Rosenheimer Land. Allein über 60000 Besucher kamen im vergangenen Jahr auf die Hochries und rund um den Rosenheimer

Hausberg zu Fuß, mit Schl, mit Bike und per Bahn. Für Drachen- und Gleitschirmflieger ist der Hochriesgipfel ein beliebter Startplatz. Die Alpenvereinssektion Rosenheim ist seit 1913 mit einer Schütte auf dem Hochriesgipfel, deren Grundstücksigentümer sie ist. Den sich ständig verändernden Ansprüchen der Bergwanderer und Erholungssuchenden wurde bis heute immer wieder durch bauliche Veränderungen Rechnung getragen. Dies erfolgte im wesentlichen aus Vereinsmitteln und vor allem durch den unermüdbaren Einsatz ehrenamtlicher Vereinsmitglieder, wobei es nicht einfach ist, jeweils den auch auf dem Berg genauso wie im Tal gültigen baurechtlichen Ansprüchen zu genügen.

**Über 100 Kilometer
 Wanderwege**

Allein im Hochriesgebiet betruet und hält in Stand die Sektion Rosenheim über 100 km markierte und beschilderte Wanderwe-

ge; das Alpenvereinshaus auf dem Gipfel der Hochries in 1569 m Höhe ist ein beliebtes Ausflugsziel und als Unterkunftshütte nach den Richtlinien des Deutschen Alpenvereins für Jedermann zugänglich. Sicher gab es Zeiten in denen man der Erschließung des **Samarberger Wahrzeichens** ablehnend gegenüberstand. Doch die Entwicklung geht weiter und jede Generation von ehrenamtlichen Alpenvereinsmitgliedern hat in ihrer Epoche das Beste getan. Noch einmal: Die Hochriesbahn besteht und ist in Betrieb.

**Aufwändige
 Ver- und Entsorgung**

Das nutzt auch der Alpenverein für die sehr aufwändige Ver- und Entsorgung seiner Hütte. Seit dem Abbau der alten Materialseilbahn aus den 30er Jahren, hat die Alpenvereinssektion sich weder für einen Fahrweg, für eine eigene Materialseilbahn oder den Einsatz von Versorgungsschrauber stark gemacht. Im Gegenteil: In partnerschaftlichem Miteinander wurde jeder Hüttenpächter zur Ver- und Entsorgung mit der Bahn vertraglich verpflichtet! Auch die Einrichtungen der Strom- und Wasserversorgung, sowie die Abwasserentsorgung über eine eigene Kläranlage sind gemeinsame Sache von Hochriesbahn und Alpenverein.

Zum dritten Mal: Die Hochriesbahn besteht und ist in Betrieb. Für die Ver- und Entsorgung des Hauses ist die Nutzung der Bahn die naturverträglichste Art. Im Falle einer Betriebs einstellen wäre der Alpenverein gezwungen nach Alternativen zu suchen.

- Eigene Materialbahn auf der Nordseite der Hochries?
- Versorgungsstraße (nur für den Sommer) von Friesdorf ab



Die Hiltentaler der Hochrieshütte.

Riesenhütte neu anzulegen?

- Einsatz von Versorgungsschrauben?

Der Einsatz von Trägern oder Mull – wie in früheren Jahren – scheidet wohl in der heutigen Zeit aus. Unabhängig vom wirtschaftlichen Aufwand, ein nicht vertretbarer Eingriff bzw. Belastung der Natur.

Kraft für den Alltag schöpfen

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die sich verändernde Gesellschaft. Waren es zur Gründerzeit relativ wenige, die sich sportlich in der Bergwelt bewegten, so sind es heute viele Menschen, die Kraft für den Alltag in unserer schönen Bergnatur schöpfen und den Ausgleich zum hektischen Tagesgeschehen suchen. Dazu kommt



So sah die erste Skihütte auf der Hochries im Jahr 1914 aus.

Ursprünglichkeit und Einsamkeit

Noch ein egoistischer Gedanke: Bahnen konzentrieren Erholungssuchende; die vielen übrigen Berggebiete bleiben in ihrer Ursprünglichkeit und Einsamkeit erhalten.

Die letzten 30 Jahre sind die Alpenvereinssektion Rosenheim und die Hochriesbahn Partner geworden. Dank allen die ob bei Wind, Sturm, Regen, Schnee und Sonnenschein zur Zusammenarbeit beigetragen und sich mit ih-

rer Arbeit in den Dienst der Allgemeinheit gestellt haben. Zum letzten mal: Die Hochriesbahn besteht und lot in Betrieb.

Die Alpenvereinssektion Rosenheim wünscht den Fortbestand der Hochriesbahn:

- für die Freizeit- und Ferienregion Rosenheimer Land,
- für die naturbegleitete Bevölkerung aus nah und fern,
- für eine bestehende weiterhin naturverträgliche Ver- und Entsorgung des Hochrieshauses.

Einstellung wäre Rückschritt

Im Landkreis Rosenheim, vor den Toren der Stadt Rosenheim mitten in unserem schönen Alpenvorland existieren an der Kampenwand, Hochries und am Wendelstein drei Bergbahnen. Es wäre heute ein Rückschritt wenn eine dieser Bahnen ihren Betrieb einstellen müsste und die Naherholungssuchenden unter Mehrbelastung der Straßen sich anders orientierten um die Schönheiten der Bergnatur anderorts zu schauen.



Die letzten Schritte der Skibergsteiger zur Hütte hinauf

hochriesbahn
700-1500 m
Die Bergbahn im Rosenheimer Land
Zu jeder Jahreszeit!

Bürgerbegehren „Untereck“ zulässig

Samerberger Gemeinderat sieht sich durch Verfahren am 21. März entlastet

Isarberg (rw) – In der letzten Sitzung des Gemeinderats stand als erster Punkt das beantragte Bürgerbegehren „Bietet die Aussichtskapelle Oberock auf der Tagesordnung. Es waren dann 119 Unterschriften eingegangen, 200 Unterschriften wären mindestens erforderlich gewesen. Zweiter Bürgermeister Mauer rief den gemäß Artikel 18 a Bayerische Gemeindeordnung zur Durchführung eines Bürgerentscheids gestellten Antrag „Sind Sie fähig, die Aussichtskapelle Oberock in ihrer gegenwärtigen Umgebung zu erhalten und die Bauplanung für Untereck zu beenden? Der Gemeinderat beschloss nach eingehender Beratung einstimmig, den Antrag zur Durchführung eines Bürgerentscheids weiterzuleiten. Als Abstimmungstermin wurde der 21. März festgelegt.

Als Vertreter der Antragsteller werden gemäß Artikel 18 a Absatz 4 Bayerische Gemeindeordnung benannt Kurt Häußler, Hochriesstraße 17, Stellvertreter Laura Doerner, Birkenweg 29; Peter Weyerer, Untereck 1, Stellvertreter Johann Schöber, Sattalberg 2; Anton Spöck, Untereck 11, Stellvertreter Dr. Johann Köppl, Feichtschstraße 15. Die Überprüfung des Antrags durch die Rechtsabteilung des Landratsamtes habe ergeben, dass der Antrag ordnungsgemäß eingereicht und formal sowie materiell zulässig sei, so Bürgermeister

Mauer. Er kommentierte, dass man seitens der Gemeinde den Antrag begrüße. Ganz gleich, wie der Bürgerentscheid ausfalle, sei damit der Gemeinderat aller Vorwürfe entladen, die von der einen oder der anderen Seite kommen könnten.

Der Gemeinderat nahm den Antrag für den Bürgerentscheid einstimmig an. Abstimmen können die Bürger am 21. März in vier Wahllokalen und per Briefwahl. Bei vier Lokalen seien die Kosten zwar höher, dies wolle man aber im Interesse einer höheren Wahlbeteiligung in Kauf nehmen. Nicht es im Rat. Ebenso einstimmig beschloss das Gremium die Bildung eines Wahlausschusses. Als Vertreter aus dem Gemeinderat wurden die beiden Bürgermeister Wolfgang Mauer und Christine Eckert gewählt. Vertreter des Bürgerbegehrens, die als Zuhörer anwesend waren, wollten die Namen ihrer beiden Wahlausschmittglieder nachreichen.

Ende für das Einheitsmodell?

Das Bürgerbegehren begründet seinen Antrag damit, dass die geplante Ausweisung von Irviderküchlichem Bauland das Ende des Einheitsmodells bedeute. Durch die Bebauung werden die wirtschaftlichen Interessen Einzelner über die Interessen der Gemeinschaft gestellt, der Versuch



ein Privatunternehmen durch Ausweisung von Bauland zu retten, sei abgelehnt. Die Sanierung der Hochriesbahn mit Hilfe ei-

benne Aussichtskapelle sei für den Tourismus am Samerberg von großer Bedeutung, der Platz, an dem sie sich befände, werde durch die Bebauung verschandelt. Der dörfliche Charakter Unterecks werde für immer zerstört.

„Finanzierung nicht mehr gewährleistet“

Wie bekannt (wir berichteten mehrfach), hatte der Gemeinderat in einer Sitzung am 18. Juli 2003 beschlossen, für den Bereich Untereck den Flächenutzungsplan zu ändern und einen Bebauungsplan aufzustellen. Es sollte im Anschluss an den bebauten Bereich die Erstellung von maximal vier Einfamilienhäusern in landchaftsgebundener Bauweise genehmigt werden. Die erforderlichen Parzellen, welche dem Besitzer der Hochriesbahn gehören, sollten ausnahmsweise nicht nur für Einzelne und somit preisgebunden zur Verfügung stehen. Ansonsten müsse die Hochriesbahn inklusive angeschlossen und stillgelegt werden, die Finanzierung von Altlasten und erforderlichen Investitionen sei nicht mehr gewährleistet. Ein Sanierungskonzept, in welches der voraussichtliche Verkaufspreis der Grundstücke eingearbeitet sei, wurde von der Sparkasse unter Rechtsaufsicht des Landratsamtes ausgearbeitet.

Kommt jetzt Ratsbegehren?

Resolution für Bergbahn

Samerberg (re) - „Die Anbietergemeinschaft Urlaub auf dem Bauernhof Chiemsee-Wendelstein unterstützt die Gemeinde Samerberg nachdrücklich bei ihren Bemühungen um den Erhalt der Hochriesbahn“, erklärte Vorsitzender Paul Arnold von der Anbietergemeinschaft.

„Diese Bahn ist mittlerweile zu einer äußerst wichtigen Einrichtung im Tourismus geworden, die vor allem Senioren und Familien den Aussichtsberg Hochries erschließt. Auch für den Drachenfliegensport in unserem Raum ist diese Bahn unverzichtbar“, so Arnold.

Mit dieser Resolution, die auf der jüngsten Mitgliederversammlung der Anbieter-

gemeinschaft verabschiedet wurde, setzt sich die Organisation für den Fortbestand der Bergbahn ein. Am 21. März entscheiden die Samerberger in einem Bürgerentscheid über ein Baugebiet in Untereck, das Teil eines Sanierungskonzepts für die Hochriesbahn ist.

Bei der Gemeinderatssitzung am kommenden Dienstag, 17. Februar, wird der Gemeinderat auch über ein Ratsbegehren entscheiden. Dies sieht eine veränderte Planung des Baugebiets in Untereck vor. Unterdessen hat sich ein Aktionsbündnis gebildet, in dem sich verschiedene Vereine, Institutionen und Firmen für den Erhalt der Hochriesbahn stark machen.



Die idealen Bedingungen auf der Hochries ziehen immer mehr Flugurlauber an.

Foto: Schlecker

„Hochriesbahn muss erhalten bleiben“

Samerberg: Flugsportvereine fürchten um Domizil

Samerberg (re) – Das Bild der lautlos gleitenden Drachen und Gleitschirme ist an der Hochries an Schönwettertagen kaum mehr wegzudenken. Gestartet wird am Gipfel der Hochries an eigens dafür hergerichteten und gepflegten Plätzen. Der Aufstieg mit der Hochriesbahn ist die Voraussetzung dafür. „Deshalb sprechen wir uns für den Erhalt der Hochriesbahn aus“, erklärten gemeinsam Kurt Axthammer, Vorstand des Drachenfliegerclubs Hochries-Samerberg, und Erhard Dietrich, Vorstand des Gleitschirmvereins Samerberg, vor dem Hintergrund der Diskussionen um den Fortbestand der Hochriesbahn (wir berichteten mehrfach).

Neben den zugelassenen und naturverträglich gestalteten Start- und Landeplätzen sei die Hochriesbahn wichtigste Voraussetzung für die Ausübung des Flugsports an der Hochries, betonte Axthammer. Das partnerschaftliche Verhältnis mit

dem Betreiber ermögliche preiswerte Jahreskarten oder auch die kostenlose Talfahrt, wenn die Wetterverhältnisse einen sicheren Start und Flug nicht mehr zulassen. Dies sei ein großer Pluspunkt des Fluggebietes Hochries. Axthammer: „Letztendlich tragen die Drachen- und Gleitschirmflieger wesentlich zu dem sanften Tourismus am Samerberg bei. Auch und gerade deshalb wollen die Piloten eines der attraktivsten Fluggebiete in Oberbayern erhalten und brauchen die Hochriesbahn als Partner dafür.“

Die örtlichen Flugsportvereine am Samerberg und im Inntal vereinen etwa 550 Flugsportler, bilanzieren die Vorstände der beiden Vereine. Die Hochries sei ihr gemeinsamer und oft besuchter Hausberg. Die idealen Bedingungen auf der Hochries würden immer mehr Flugurlauber und ihre Familien anziehen. Der Samerberg gehöre unter den Flie-

gern zu einer der beliebtesten Urlaubsregionen Bayerns, dank seiner überschaubaren Schwierigkeiten, idealen Start- und Landeplätzen und letztendlich der vielfältigen Freizeitangebote für die ganze Familie.

Der Flugberg Hochries erwies sich laut Axthammer und Dietrich in den letzten Jahren aber zunehmend auch als Ausgangspunkt für weite Flüge. Sportlich orientierte Piloten nutzen die Aufwindquellen der Hochries, um Höhe zu gewinnen. Über 100 Kilometer Flugstrecke, sei es in den Pinzgau, ins Berchtesgadener Land oder auch ins Salzkammergut, sind an der Hochries keine Seltenheit. Der bisher weiteste Flug führte einen Drachenflieger mit zirka 160 Kilometern bis nach Schladming. Der Großteil der Piloten geht allerdings nicht auf Streckenjagd, sondern genießt das lautlose Gleiten hoch über der beschaulichen Landschaft des Samerbergs.

Schutz für Kapellenberg

Gemeinde Samerberg reagiert mit Ratsbegehren

Samerberg (krw) - Mit einem Ratsbegehren reagiert die Gemeinde Samerberg nun auf das eingereichte Bürgerbegehren „Rettet die Aussichtskapelle Obereck“. Der neue Vorschlag beinhaltet zwar weiterhin vier Bauparzellen in Untereck, allerdings sollen am Kapellenberg nur zwei Häuser entstehen und der Rest des Bergs soll vor weiterer Bebauung geschützt bleiben.

Keine Preisbindung

Die Bauparzellen sollen ausnahmsweise und ohne damit einen Bezugsfall gegen das Einheimischen-Modell zu schaffen, frei verkäuflich sein, das heißt, nicht nur Einheimischen zur Verfügung stehen, damit die Preisbindung entfallen kann. Eigentümer der Bauparzellen sind die neuen Betreiber der Hochriesbahn, Ursula und Max Schwaiger-Vollmer. Sie benötigen den höheren Verkaufserlös, weil sie sich für betriebsnotwendige Investitionen von Altlasten betreiben müssten. Andernfalls müssten sie Insolvenz anmelden und die Bahn stilllegen.

Ein Sanierungskonzept

wurde mit der Sparkasse unter Rechtsaufsicht des Landratsamts ausgearbeitet. Gegen die Bauleitplanung formierte sich Widerstand, vor allem auch aus Untereck. Am 7. Januar, zwei Tage vor Ende des Auslegungsverfahrens, wurde ein Bürgerbegehren gegen die Planung eingereicht.

Hauptsächlich begründet wurde es damit, dass so das Einheimischen-Modell beendet, die Umgebung der Aussichtskapelle und der dörfliche Charakter von Untereck vernichtet sowie das wirtschaftliche Interesse Einzelner über das der Gemeinschaft gestellt würde. Nunmehr sei, so Dritte Bürgermeisterin Christine Eckert in der letzten Gemeinderatsitzung, die Anlegung bis auf weiteres hinfällig, die Ergebnisse der Anhörungen dürfe die Gemeinde nicht bearbeiten und keine zweite Auslegung machen.

Das Bürgerbegehren sei materiell und formell ordnungsgemäß eingereicht worden, so Bürgermeister Maurer, der Gemeinderat habe es dementsprechend ordnungsgemäß zum Bürgerentscheid weitergegeben (wir berichteten), bis dahin seien ihm die Hände gebunden.

Christine Eckert sagte

weiter, der Gemeinderat fühle sich in der Pflicht, die Bevölkerung zu fragen: „Was können wir machen, was in dieser Bauleitplanung verändern, verbessern?“ Wenn der Gemeinderat auf das Bürgerbegehren reagieren wolle, der Bevölkerung eine echte Alternative anbieten wolle, könne er das rechtlich nicht anders als nur durch ein Ratsbegehren.

Dazu lag jetzt dem Gemeinderat der nachfolgende Text vor: „Bürgerentscheid 2: weitere Planungen - Sind Sie dafür, dass die Bauleitplanung für Untereck fortgesetzt und dabei die Aufstellung eines Bebauungsplans insbesondere auch unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte geprüft wird: Ausweisung von vier Bauparzellen? Ja? Nein!“

Wahlbeteiligung entscheidend

Bürgermeisterin Christine Eckert erläuterte dazu weiter: Ein Bürgerentscheid komme zustande, wenn mindestens 20 Prozent Wahlberechtigte an der Wahl teilnähmen. Ebenso benötige jedes der beiden Begehren, um durchzukommen, mindes-

tens die Stimmen von 20 Prozent der Wahlberechtigten. 20 Prozent der abgegebenen Stimmen genügen nicht. Wenn jedes der beiden Begehren über 20 Prozent der Stimmen aller Wahlberechtigten erhalte, seien beide Begehren durchzukommen, dann aber müsse die Beantwortung einer Stichfrage entscheiden. Es solle also jeder Wähler dreimal seine Entscheidung ankreuzen: Beim Bürgerbegehren, beim Ratsbegehren und bei der Stichfrage.

Ferner wolle Max Schwaiger-Vollmer, wenn das Ratsbegehren durchgehe, das gesamte restliche Gelände von Untereck bis zur Aussichtskapelle dem Freistaat Bayern mit Eintragung einer Grunddienstbarkeit als nicht bebaubares Land überstellen.

Im weiteren Verlauf der Sitzung gab Bürgermeister Maurer bekannt, dass am Mittwoch, 17. März, um 20 Uhr in der Samerhalle eine Informationsveranstaltung zu dieser Thematik stattfinden. Ausrichter sei die Hochriesbahn. Es werde ein neutraler Versammlungsleiter bestellt, eingeladen seien gleichermaßen Vertreter des Bürgerbegehrens und des Ratsbegehrens.

„Wir wollen sanften Tourismus“

CSU Samerberg: Vorstand bestätigt

Samerberg – Die CSU Samerberg hielt ihre Jahresversammlung im Café „Jägerhäusl“ ab. „Wir sind gut aufgestellt“, lautete die einleitende Bilanz des Vorstandes Peter Schrödl. „Wir haben 68 Mitglieder, davon 25 Prozent Frauen. Wir haben viele junge Mitglieder, unser Altersdurchschnitt ist 57 Jahre.“

Unter der Wahlleitung von Bundestagsabgeordneter Daniela Raab, die als Ehrengast und Referentin zugegen war, wurde die Vorstandschaft neu gewählt. Die Mitglieder bestätigten als Ersten Vorstand fast einstimmig wieder Peter Schrödl, als Stellvertreter wurden Wolfgang Maurer und Thomas Astner gewählt. Schriftführerin bleibt Antje Lutz, Kassierer Markus Schober. Beisitzer sind Hans Huber, Michael Huber, Christoph Heibler, Ludwig Eder und Anneliese Weyerer.

Zu Kassenprüfern wurden Sophie Spöck und Markus Schober ernannt. Für die Kreisdelegiertenversammlung wurden fünf Delegierte gewählt: Peter Schrödl, Wolfgang Maurer, Thomas Astner, Markus Schober und Ludwig

Eder sowie fünf Ersatzdelegierte – Anneliese Weyerer, Hans Huber, Michael Huber, Christoph Heibler und Fred Wiesholzer.

MdB Daniela Raab berichtete speziell zu Problemen, die Bayern und die Bevölkerung auf dem Lande betrafen aus Berlin. „Ich hatte einen runden Tisch mit den Innungsmeistern in Rosenheim zur sogenannten Wirtschaftskrise“, erklärte sie. Der Mitarbeiterstamm solle hier auch bei Kurzarbeit gehalten werden. „Wir verlangen, dass die Zahlungen dafür auf 18 Monate verlängert werden“, so Raab. Es sei unvorstellbar, dass auch gesunde Betriebe nur erschwert Kredite bekommen. Der Bund solle Bürgschaft leisten – insbesondere für mittlere und kleine Betriebe.

Anschließend nahm Raab zur aktuellen Situation in der Regierung Stellung: „Wir müssen heraus aus der großen Koalition. Es gibt immer wieder nur einige wenige weiche Kompromisse“. Leider mache sich in breiten Wählerschichten noch keine

Wechselstimmung bemerkbar.

Zum Thema Hochriesbahn nahmen Schrödl und Maurer Stellung. Mit Sicherheit sei der Informationsfluss sowohl an die Gemeinderäte als auch an die Bürger nicht ideal, was durch den extremen Zeitdruck, aufgrund drohender Insolvenzerklärung und Zerschlagung der Bahn, verursacht war. Dies wolle man nun durch Kommunikation über E-Mail verbessern. Das Vorgehen als solches sei grundsätzlich vom Gemeinderat abgesegnet gewesen. Maurer stellte klar, dass Gemeinde und Alpenverein nicht eine Betreiber-, sondern eine Auffanggesellschaft darstellen. Die gesetzlich vorgeschriebene Mindesteinlage von je 25 000 Euro war erforderlich, um eine Sperrminorität von 26 Prozent zu haben. „Der potenzielle Betreiber wollte die Hochries zu einem Erlebnis-Berg machen. Das wollten wir nicht. Wir wollen den sanften Tourismus – und wir brauchen ihn auch!“, so Maurer abschließend.

krw

„Aus der Bahn für den Tourismus Katastrophe“

Samerberg: Breites Bündnis für Hochriesbahn

Samerberg (re) - Das Aktionsbündnis „Für die Hochriesbahn Samerberg“ begrüßt das Ratsbegehren, das die Gemeinde beim Bürgerentscheid am 21. März als Alternative zur Abstimmung bringt. Bürgermeister Georg Huber und sein Stellvertreter Wolfgang Maurer informierten bei einem Treffen im Grainbacher Gasthaus Sollinger über die aktuelle Situation. Das Ratsbegehren sehe zwar weiterhin vier Bauparzellen in Untereck vor, am unteren Ende des Kapellenwegs im Anschluss an die bestehende Bebauung sollen aber nur zwei Häuser entstehen, der Rest des Bergs soll vor weiterer Bebauung geschützt bleiben, hieß es.

Im Aktionsbündnis vertreten sind unter anderem Hochriesbahn, Verkehrsverein, Skischule, Gewerbeverband, Drachensflieger- und Gletschirmclub, Flugschule, verschiedene Gastwirte und Vermieter, Auerbräu, Regionalverkehr Oberbayern, Logistik-Kompetenz-Zentrum in Prien, zahlreiche Samerberger Vereinsvertreter und Freunde der Hochriesbahn.

„Eine Einstellung der Hochriesbahn käme einer touristischen Amputation gleich“, gab Verkehrsamtsleiter Toni Hötzelberger zu bedenken. Vorstandsmitglieder des Verkehrsvereins sprachen von einer Katastrophe, falls die Bahn zu-

sperrten müsse. „Wir machen überall mit der Bahn Werbung für den Samerberg“, erklärte eine Vermieterin. Koni Bauer von der Skischule Samerberg: „Die Bahn bringt Einnahmen für alle Bürger, die mit dem Tourismus zu tun haben. Ohne Bahn hätte es auch die Skischule nicht gegeben.“ Die Ver- und Entsorgung zahlreicher Almen und Gaststätten in der Bergregion sei ohne Bahn kaum zu bewerkstelligen. In den Sanierungsplänen sind auch Mittel für notwendige Investitionen für die Zukunft vorgesehen, so zum Beispiel für den geforderten Straßenbau vom Parkplatz bis zur Heubergerstraße oder einen Busparkplatz.

„Einblick in die Bilanzen der Bahn“

Helmut Schatt, Vertreter der Sparkasse Rosenheim, bestätigte: „Die Wirtschaftszahlen der jüngsten Vergangenheit und das vorgelegte Konzept haben uns berechtigte Hoffnung gegeben, dass die Bahn Zukunft hat.“ Drei neutrale Personen werden nun Einblick in die Bilanzen der letzten Jahre bekommen und bei der Informationsveranstaltung am 17. März (20 Uhr in der Samerberger Halle) Rede und Antwort

stehen. „Schließlich brauchen wir keine Lösung für ein paar Jahre, sondern eine dauerhafte“, hieß es in der Versammlung. „Sprechen sich die Samerberger gegen die Bebauung in Untereck aus, bedeutet dies unwiderfürlich das Ende der Bahn“, beschrieb Schatt den Ernst der Lage.

„Wichtiger Partner des sanften Tourismus“

Landtagsabgeordneter a.D. Adolf Dinglreiter, der die Bayerische Tourismus Marketing vertrat, zeigte auf, welch große Wertschöpfung der Tourismus an Samerberg habe: „Die Bahn ist einer der wichtigsten Partner des sanften Tourismus, von dem die Allgemeinheit profitiert.“

Eine Ausnahme vom Einheimischen-Modell zugunsten der Hochriesbahn sei gerechtfertigt und habe nichts mit „ungerechter Baupolitik“ zu tun, so der Tenor im Aktionsbündnis. Nur mit einer positiven Entscheidung für das Ratsbegehren sei die Sanierung der Bahn möglich. „Kein Cent aus dem Verkaufserlös geht in unsere eigene Tasche“, betonte Bahn-Betreiber Max Vollmer-Schwaiger: „Wir kämpfen nur dafür, dass die Bahn weiterlaufen kann.“

Für Erhalt der Hochriesbahn

Klare Haltung des Tourismusverbandes

Samerberg/Landkreis (hö)
– Der Erhalt der Hochriesbahn steht auf Messers Schneide. Da diese Bahn über den Samerberg hinaus von großer touristischer Bedeutung ist, hat jetzt auch Bad Feilnbachs Bürgermeister Christoph Rastinger als Vorsitzender des Kur- und Tourismusverbandes Wendelstein klar Stellung für die Bahn bezogen.

„Der Kur- und Tourismusverband Wendelstein als Vertreter der touristischen Leistungsanbieter in der Region mit elf Mitgliedsgemeinden und mit über 1,2 Millionen Gästeübernachtungen beobachtet mit Sorge das bevorstehende Bürgerbegehren am 21. März auf dem Samerberg“, so Rastinger. Ein Scheitern der Pläne zur Sanierung der Hochriesbahn würde für die gesamte Region einen empfindlichen Rückschlag für das touristische Angebot bedeuten. Besonders das „sanfte Urlauben am Samerberg mit einer technischen Aufstiegsmöglich-

keit“ sei ein Potenzial, das auf dem Spiel stehe. „Gefährdet sehen wir auch alle touristischen Anbieter, die größtenteils Kleinbetriebe sind und in der finanzschwachen Region mit dem Fremdenverkehr einen Nebenerwerb gefunden haben.“

Der Tourismus sei zudem Lebenskraft für die Landwirtschaft, betont Rastinger. Fremdenverkehr helfe, bäuerliche Existenzen abzusichern. Ohne Landschaftspflege durch die Landwirte wäre kein Tourismus, der Einheimischen und Erholungssuchenden nütze, möglich. Der Fortbestand der Hochriesbahn sichere somit ein Stück Lebensqualität.

„Die Bürger der Gemeinde Samerberg kennen sicher den Stellenwert des Tourismus und entscheiden sich für die Hochriesbahn“, so der Vorsitzende des Kur- und Tourismusverbands Wendelstein. Der Verband jedenfalls würde ein eindeutiges Votum für die Sanierung der Bahn begrüßen.

„Aktiengesellschaft wäre eine Lösung“

Samerberg: Heftige Kritik an Gemeinde geübt

Samerberg (krw/ul) - Heftige Kritik am behördlichen Vorgehen, in Untereck Bauland zu Gunsten der Hochriesbahn auszuweisen, haben die beiden Sprecher der Bürgerinitiative „Rettet die Aussichtskapelle“ bei einem „Abend für die Heimat“ im Gasthof Maurer geübt. Peter Weyerer und Anton Spöck, beide aus Untereck, versuchten ausführlich vor rund 300 Zuhörern deutlich zu machen, warum die Bürgerinitiative die umstrittene Bebauung in Untereck ablehnt. Eine Diskussionsrunde kam nach den Vorträgen nicht zustande.

Zunächst verwies Weyerer auf die nicht öffentliche Gemeinderatsitzung vom 16. Juli 2003, in der beschlossen worden sei, dass in Untereck im Außenbereich gebaut werden soll. Der Gemeinderat sei dabei vom Landrat stark unter Druck gesetzt worden unter dem „Vorwand“, die Bahn müsse morgen geschlossen werden, wenn nicht ihre Altlasten beglichen würden. Man rede vom öffentlichen Interesse an der Bahn, beschließe aber

solche weitreichenden Entscheidungen im Geheimen, meinte Weyerer.

Als er im September 2003 die Bürgermeister Huber und Maurer angesprochen habe, sei er „abgeblitzt mit den Worten, das große Interesse an der Bahn und die überregionale Bedeutung würden die Planung rechtfertigen, die Sache sei beschlossen“. Daraufhin habe er sich, so Weyerer, mit Freunden und Nachbarn entschieden, zu kämpfen. Sie hätten Unterstützung bekommen vom Heimatverein, Denkmalamt und Bund Naturschutz.

Weil durch die Kritik in der Bürgerversammlung am 10. Dezember die Gemeinde nicht zum Umdenken gebracht worden sei, habe die Initiative ein Bürgerbegehren gestartet, erklärte deren Sprecher Weyerer: „Da waren wir auf einmal nicht nur Gegner der Bebauungspläne, sondern auch Hochriesbahngegner.“

Das Aktionsbündnis zur Rettung der Hochriesbahn habe keine konstruktiven Vorschläge gemacht, monier-

te der Sprecher der Initiative. „Verkehrsverein, Alpenverein, Drachenflieger und Flugschule wollten keinen finanziellen Beitrag leisten.“ Er glaube nicht, dass die Bahn eingestellt oder abgebaut werden müsse, wenn in Untereck nicht gebaut werde. „Eine Aktiengesellschaft von Freistaat Bayern, Landkreis, Gemeinde, Alpenverein, Verkehrsverein, Drachenfliegern und den Bürgern wäre doch die Lösung“, schlug Weyerer abschließend vor.

Ähnlich äußerte sich Initiative-Sprecher Anton Spöck. Er glaube nicht an die Insolvenzgefahr. Spöck: „Der Regionalplan von 2001 verbietet genau das, was hier geplant ist. Und wer hat den unterschrieben? Landrat Dr. Max Gimpl.“

Peter Weyerer sprach die Gäste an, ob jemand Fragen habe, es meldete sich jedoch niemand. Danach las Axel Hacke heitere Geschichten. Die Veranstaltung wurde musikalisch von den Samerberger Volksmusikanten begleitet.

„Jeder Wirt gab seine Zusage“

Wurfsendung: „Vorwürfe haltlos“

Samerberg (ul) – In einer Postwurfsendung an alle Samerberger Haushalte hat die Bürgerinitiative „Rettet die Aussichtskapelle“ dem Betreiber der Hochriesbahn heftige Vorwürfe gemacht. Je näher der 21. März rücke, desto aufwändiger würden die Kampagnen gegen das Bürgerbegehren der Initiative, heißt es unter anderem in dem Schreiben von Kurt Häußler, Peter Weyerer und Anton Spöck. So hätten viele der Samerberger Wirte, die ihre Namen in Anzeigen der Bahn wiederfanden, davon vorher nichts gewusst. „Im Gegenteil: Sie hatten zum Teil beim Bürgerbegehren der Ini-

tiative unterschrieben“, heißt es.

Auf Anfrage des Oberbayerischen Volksblattes konnte Spöck gestern allerdings nur einen Wirt benennen, der beim Bürgerbegehren der Initiative unterschrieben habe.

Der Geschäftsführer der Hochriesbahn, Max Vollmer-Schwaiger, hat indes die Vorwürfe als haltlos zurückgewiesen. Vor der Hochriesbahn-Aktion sei mit jedem einzelnen Wirt gesprochen worden, und jeder habe seine Zusage gegeben. Nur einer der Wirte habe gesagt, dass er beim Bürgerbegehren unterschrieben habe, aber trotzdem bei der Aktion der Hochriesbahn mitgemacht.

*Jede
Stimme
zählt!*

DAS HOCHRIESBAHN-MAGAZIN

•Sponsored by: Firma WEGHORN•

Die
**HOCHRIES
BAHN**
S A M E R B E R G



...les an alle Sommerberger-Haushalte

1. März Bürgerentscheid

Unsere Themen:

Zukunft der
Hochriesbahn

Die Aussichtskapelle

Geänderte
Planung

Die Hochriesbahn
ein wichtiger Faktor
für die Region

Wahlinformation

Ja zum Bürgerentscheid 1
heißt auch:
Endgültiges **AUS** der
Hochriesbahn!



DIE ROSENHEIMER BERGBAHN



ZUKUNFT DER HOCHRIESBAHN

Geben Sie mit Ihrer Stimme der Hochriesbahn eine Zukunft!

Lieber Samarberger Mitbürger,

zunächst möchte ich mich im Namen meiner Familie bei allen bedanken, die uns in der schweren letzten Zeit immer wieder tatkräftig unterstützt haben. Nur durch diese Unterstützung ist es uns überhaupt möglich, Sie mit dieser Zeitung und mit Anzeigen zu informieren.

Meine Frau und ich haben ein schweres Erbe übernommen und trotzdem haben wir schon jetzt durch viele Maßnahmen beweisen können, daß unsere Hochriesbahn eine Zukunft hat. Durch viele Gespräche und erhaltene Briefe ist sogar uns selbst noch bewußter geworden, was wir an unserer Bahn haben und was fehlen würde, wenn diese Bahn geschlossen werden muß.

Was hängt alles von dieser Bahn ab?

- 60.000 Gipfelstürmer
- drei Berggaststätten + Versorgungsfahrten DMV
- 7.000 Starts von Drachen- und Gleitschirmfliegern
- Skischule Bauer
- Tourismus in der gesamten Region (Auswirkungen auf Gaststätten und Übernachtungen)
- Flugschule Samarberg
- Bergrettung und Wegenetz

Gibt es keine Alternative zum Verkauf der Grundstücke?

Sie können es uns sicher glauben, dass wir es uns nicht leicht gemacht haben. Vielen von Ihnen ist bekannt, dass ohne Hilfe der Sparkasse das Ende der Bahn schon eingetreten wäre. Alle anderen Banken und auch sonstige Kapitalgeber waren nicht bereit uns zu helfen. Jeder weiß, dass auch die öffentlichen Kassen leer sind. Wir haben wirklich auch alle anderen Alternativen geprüft.

Sie können sich auf uns verlassen:

- wir werden die Bahn und seine 30-jährige Tradition mit Totendrang und persönlichem Einsatz in eine gesicherte Zukunft führen.
- am Kapellenberg steht bereits ein Haus und es werden nur zwei weitere Häuser in der gleichen Reihe hinzukommen.
- den Kapellenberg haben wir für alle Zeiten durch eine Grunddienstbarkeit zugunsten des Freistaates Bayern vor der Bebauung geschützt
- wir geben zwei Personen vom Samarberg einen Einblick in unsere finanziellen Verhältnisse (Bericht am 17. März 2004)
- wir sind bereit unser Privatvermögen zur Rettung der Hochriesbahn einzusetzen

Besondere Umstände verlangen besondere Lösungen:

Auch wir wollen keinen Ausverkauf unserer Heimat. Das Geld aus dem Verkauf der Grundstücke fließt in die Hochriesbahn und kommt damit auch wieder Ihnen, der Allgemeinheit, zu Gute. Wir meinen, dass unter diesem Gesichtspunkt auch eine Ausnahme beim Einheimischen-Modell möglich sein muss.

Auf unserer Informationsveranstaltung am 17. März 2004 bin ich bereit Ihre Fragen persönlich zu beantworten.

Gehen Sie bitte am 21. März 2004 zur Wahl. Jede Stimme zählt! (Nutzen Sie bei Abwesenheit die Möglichkeit der Briefwahl)

Ich danke für Ihr Vertrauen
Ihr
Max Volmer-Schwaiger

Erstausliches Ergebnis der VDS-Studie
(Verband Deutscher Seilbahnen e.V.)

Eine spezielle Untersuchungsmethode des "Instituts für Empirische Forschung und Unternehmensplanung" der LMU München, unterstützt vom Bayerischen Wirtschaftsministerium hat unter Prof. Dr. Manfred Schwaiger festgestellt, dass von Bergbahnen ganz erhebliche Einkommens- bzw. Beschäftigungseffekte ausgehen, letztendlich also zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden.

Konkret ausgedrückt heißt das:
100,00 € Löhne der Bergbahn führen in der Region zu einem Einkommen in Höhe von 360,00 € bis 620,00 € Einkommen.
Der Effekt anders ausgedrückt:
Ein Arbeitsplatz bei der Bergbahn schafft je nach Region 2,6 bis 6,8 Arbeitsplätze.

Die Eindeutigkeit der Ergebnisse über den Gemeinnutzen der Bergbahnen Bayerns überrascht nicht nur die Wissenschaftler, sondern auch die Auftraggeber VDS, DSLV (Dr. Skilehrer Verband) und BayernTourismus Marketing GmbH. "Bergbahnen sind für die Standorte und ihre Umgebung von immenser Bedeutung", bringt der Leiter der Studie, Dr. Bernhard Horrer, die Ergebnisse auf einen Nenner.
(Verband Deutscher Seilbahnen 2003)

Jede
Stimme
zählt!



Die
ersten Flugversuche
des ersten schweizer Luftfahrers
Die der modernsten Anlagen in den
Brenner-Alpen, zu jeder Jahreszeit
von 1000 auf 10000m - der Hochriesbahn.
Es kommt jeder seine auf vom Berg
Auf wir alle freuen uns -
nach so vielen
Jahren
reuefrei!



Wer die Sonne liebt,
Erregung und Erholung sucht, die
Sommer- und die Winterzeit genießen will, der wird
die Fahrt mit der Hochriesbahn nicht vergessen und
gerne wiederholten Ruhe und Erholung, so dass Luft
und die Fernsicht von überwindlicher Schönheit auf die
Zillertaler Alpen, die Ötztal- und die Berchtesgauer
Berge bis hin zum Großglockner und Großvenediger für viele
Besucher ist es bereits ein Erlebnis mit der Seilbahn über
die Alpe von Engerach zu schauen und hier die herrliche
Naturparadiese, mit dem Blick aus Hochries, zum
Wendelschnee und das Bamerberger Wintergebiet,
zu genießen. Von der Mittelstation gleitet die
Kabinenbahn in wenigen Minuten bis
zur Gipfelfestung.



Ja zum Bürgerentscheid 1
heißt auch:
Endgültiges **AUS** der
Hochriesbahn!



Die Aussichtskapelle

Kapelle für immer geschädigt.

(Auszug aus offenem Brief an die Gemeinde)

Eine der letzten Landschaftsperlen zerstört.

(Bayerischer Landesverein für Heimatpflege)

Mit der Bebauung werde eines der schönsten Naturdenkmäler am Samerberg für immer verschandelt.
(Anton Spöck gegenüber OVB)

Mit solch Argumenten wurde eine Bürgerinitiative und eine Medienkampagne gegründet, die jeglicher Sachlichkeit entbehrt.

Machen Sie sich selbst ein Bild davon!

„Baulandausweisung kein Präzedenzfall“
Grundsätzlich ist wiederum auch aufgrund des enormen Siedlungsdrucks die Schaffung von Einheimischenbauland zu begrüßen. Würde man in diesem Fall jedoch die Ausweisung von Bauland an die Bedingung der preisgebundenen Abgabe an Einheimische knüpfeln, würde der Erlös zur Rettung der Hochriesbahn nicht ausreichen. Allerdings wenden die Grundstückseigentümer und Betreiber der Hochriesbahn hier vertraglich verpflichtet, dass jeder Euro aus dem Verkaufserlös in den Erhalt der Bahn fließen muss. Ein Präzedenzfall für ungeschnittene beziehungsweise bedingungslose Baulandwünsche wird daher nicht geschaffen?
Landrat Dr. Max Gimpl

Ich, handelnd als Geschäftsführer der Hochriesbahn, bin der Letzte der dem Ansehen der Aussichtskapelle (In Wahrheit heisst Sie eigentlich 14 Nothelfer-Kapelle , gegründet 1774 !!) in irgendeiner Weise schaden will und werde.

Sehr geehrter Herr Böhm,

Vorsitzender des Bayerischen Landesverein für Heimatpflege, ehemaliger Präsident des Bayerischen Landtages.

In Ihrer Stellungnahme betonen Sie, dass die Aussichtskapelle ein überregionales Gesamtensemble darstelle, welches einen Freibereich um sich herum benötige.

Wenn Sie nachfolgendes Bild richtig deuten, werden Sie sehen, dass die geplanten Gebäude nicht einmal in den Bereich der bestehenden Gebäude kommen. Wo war damals der Bayerische Verein für Heimatpflege? Oder haben sich in den letzten Jahren neben der Währung auch die Längeneinheiten geändert? Bilder sind übrigens auf Wunsch im Originalmaßstab 1:1000 von uns erhältlich.

Aussichtskapelle

Firsthöhe der geplanten Gebäude

Ja zum Bürgerentscheid
heißt auch:
Endgültiges **AUS**
der
Hochriesbahn!

Folgende Bilder sollen allen Bebauungsgegnern zeigen,
dass Ihre Aussage, die Aussichsmöglichkeit von der Kapelle
werde für immer zerstört, nicht den Tatsachen entspricht!



Ausblick zur Hochries bleibt erhalten!



Blick nach Tönwang bleibt!



Blick nach Südwest. Hoppla, da steht ja schon ein Gebäude!



und da noch viel mehr!
und die sind sogar näher und höher an
die Kapelle gebaut als die neuen Häuser
es jemals sein werden!



Blick ins Tal. Aussicht wird nicht
beeinträchtigt



Zur Vervollständigung des Rundblicks noch
die Aussicht nach Nordwest!



und nach Westen!

Ich glaube hiermit deutlich dargestellt zu haben, dass es sich hier nie und nimmer
um eine Verschandelung der 14 Nothelfer-Kapelle handelt.

Der benötigte Freiraum für die Kapelle wird in keinsten Weise berührt oder
gestört. Im Gegenteil: Durch die Verpflichtung an die Gemeinde mit der Abstellung
einer Ausgleichsfläche unterhalb der Kapelle ist der Schutz der Kapelle für immer
erhalten.

As zum Bürgerentscheid 1
heißt auch:
Endgültiges **AUS** der
Hochriesbahn!

GEÄNDERTE PLANUNG



**Zukunft der Hochriesbahn!
Steht man in 3 bis 5 Jahren vor
dem selben Problem?**

Nein!

Nach Vergleich der Bilanzen der letzten 10 Jahre mit den aktuellen Geschäftszahlen kam ein, von der Sparkasse beauftragtes, renommiertes Wirtschaftsprüfungsunternehmen zu einem positiven Ergebnis. Unter Berücksichtigung der Wetterabhängigkeit, Einsicht in die TÜV-Berichte der letzten Jahre und der veränderten Marketingstrategie der neuen Geschäftsführung besteht die Möglichkeit einer rentablen Weiterführung des Unternehmens.

Folgende Punkte sind dabei zu befolgen:

- Aufhebung der Mehrbelastung durch alte, finanzieller Verpflichtungen.
- Veränderung der Infrastruktur (Bau einer Durchfahrtsstrasse, Erstellung von Busparkplätze).
- Weiterführung der begonnenen Renovierungsarbeiten an allen 3 Stationen.
- Verstärkte Zusammenarbeit mit Gastronomie, Vereinen und Fremdenverkehrsämtern.
- Zielgruppenorientierte Vermarktung (Flugsportler, Alpenvereine und Wandergäste, Senioren und Familien, Vereins und Firmenausflüge).
- Geregelte und sichergestellte Fahrzeiten auch in Schlechtwetterperioden.
- Bindung von Stammgästen durch Treueaktionen.
- Vermehrte Werbeeinnahmen mit Vertragspartnern zur Stabilisierung des Standortes Hochries (Telekom, Vodafone, AuerBräu, Antenne Bayern, Deutscher Hängegleiterverband, Sparkasse etc.).

Die Hochriesbahn ist ein wichtiger Standortfaktor für den Somerberg!

„Samerberg braucht die Hochriesbahn“

Die Hochriesbahn ist für den Tourismus am Samerberg unverzichtbar. Alle Veröffentlichungen der Anbieter weisen darauf hin. Allein durch den Weggang der Drachen- und Gleitschirmflieger würden Tausende von Touristen fehlen. Auch die vielen Tagestouristen, die Sommer und Winter der Hochriesbahn angezogen werden, sind wichtig, sie geben beachtliche Summen für die Angebote am Samerberg aus. Ohne Hochriesbahn geht es deshalb um das Gemeinwohl. Der ganze Samerberg ist betroffen.

Adolf Dingelinger, MSt. u. D.
Vorsitzender des Betriebs der Bayer. Tourismus Marketing GmbH

„Sparkasse war nie Gläubiger“

Es ist nicht zutreffend, dass die Sparkasse sich mit dem Erlös aus dem Grundstücksverkauf selbst absichern will. Sie ist bis heute nie Gläubiger der Hochriesbahn gewesen.

Die Hausbanken waren nicht bereit das Unternehmen weiter zu stützen. Nach eingehender Prüfung der Bücher hat sich die Sparkasse Rosenheim bereit erklärt, das Unternehmen zu retten. Einer der Gründe für das Engagement der Sparkasse bestand in der Erwartung auf die Einsicht aller Verantwortlichen, dass die bestehende Hochriesbahn wichtig und nützlich ist und jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten zum Erhalt beiträgt.

Man Völlner-Schwalger - Geschäftsführer Hochriesbahn GmbH

„Resolution für Hochriesbahn“

Die Anbietergemeinschaft UadB Chiemsee-Wendelstein unterstützt die Gemeinde nachdrücklich bei ihren Bemühungen um den Erhalt der Hochriesbahn. Diese Bahn ist mittlerweile zu einer äußerst wichtigen Einrichtung im Tourismus geworden, die vor allem Senioren und Familien den Aussichtsberg Hochries erschließt.

Anbietergemeinschaft „Urlaub auf dem Bauernhof“ Chiemsee-Wendelstein

„Landwirtschaft geht den Graben runter“

Es ist doch Tatsache, dass durch die Seilbahn der Fremdenverkehr erst so richtig am Samerberg seine Zukunft erblüht. Fast jeder Almbauer hat in den letzten Jahren seine Almhütte nur wegen dem Fremdenverkehr ausgebaut und saniert. Es ist für sie ein „Zuversdienst“, weil es landwirtschaftlich „den Graben runter geht“. Was wäre die Landwirtschaft ohne Fremde? Urlaub auf dem Bauernhof, Almen zum Einkehren, Verpachtung der Almen, Fremdenzimmer, ob Sommer oder Winter!

Peter Klein, Grünbach

„Keine Thermoskannen-Touristen“

Die Drachenflieger sind auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region. Nach einer neuen Studie von Christian Fries, Professor für Mediengestaltung an der Fachhochschule Freiburg, welcher dieser anlässlich der Jahrestagung des Deutschen Hängegleiterverbandes selbst vorgestellt hat, ist die soziale Struktur der Drachenflieger stark im Wandel. Nicht mehr der „Freak“ bestimmt das Bild, sondern technische Berufe und ein hoher Anteil an Akademikern finden sich unter den Fliegern. So ist auch das Durchschnittseinkommen der Drachenflieger deutlich höher als im Bundesdurchschnitt! Kein Wunder, kostet eine moderne Ausrüstung doch schon mal locker 5.000,00 Euro!

Das sind keine „Thermoskannen-Touristen“ die alles selbst dabei haben. Die lassen nicht nur den Obulus für die Bahn bei uns am Samerberg!

Karl Anthonner, 1. Vorstand Drachengleiter-Club

„Ausweisung-eine einmalige Ausnahme“

Das Ausweisen frei verkäuflicher Baugrundstücke in Untereck zu Gunsten der Bahn ist eine einmalige Ausnahme von unserem Einheimischen-Modell. Der Fortbestand der Bahn ist nur durch diese Maßnahme gewährleistet.

Wolfgang Mauser, 2. Bürgermeister

„Hier wird nicht gebettelt“

Man muss sich im Klaren sein, dass hier nicht der Freistaat Bayern oder die Gemeinde angebettelt wird. Hier versucht eine Familie im Privatgrundstück den Erhalt eines Familienbetriebes aufrecht zu erhalten.

Hans Auer, Vorstand Fremdenverkehrsverein

„Touristische Austrocknung“

Wegfall der Bahn bedeutet touristische Austrocknung! Die Konkurrenzbahnen stehen schon in den Startlöchern und freuen sich auf neue Besucher und Übernachtungen in der Region.

Birgit Bahner, Betriebsleiterin-Bischofsbahn

„Uninteressanter Messeauftritt“

Ohne Hochriesbahn wären keine interessanten Messeauftritte möglich.

Maria Buchner, Fremdenverkehrsverein

Ja zum Bürgerentscheid 1 heißt auch:
Endgültiges **AUS** der Hochriesbahn!

Jede
Stimme
zählt!



„Stillelegung-ein gewaltiger Verlust“

Wir vom Auerbräu haben als erster Betrieb der Region 1997 das EU Öko Audit eingeführt und uns in diesem Zusammenhang verpflichtet, den sanften Tourismus zu fördern.

Die Hochriesbahn spielt dabei seit Jahren eine sehr wichtige Rolle. Eine stillgelegte Hochriesbahn wäre ein gewaltiger Verlust für die gesamte Region.

Die Hauptleidtragenden sind mit Sicherheit die Samarberger Bürger, die mit Tagesgästen und Urlaubern einen erheblichen Teil der gesamten Wertschöpfung des Samarbergs erwirtschaften.

Wülhelm Hermann Direktor Auer Bräu AG-Rosenheim

„Fatale Folgen“

Ein Wegfall der Bahn käme einer Amputation des Tourismus gleich!

Annon Hötzelperger, Leiter Verkehrsamt Samarberg

„Flieger kommen auch zum Urlaub machen“

Etwa 30.000 Gleitschirm- und Drachensegler sind im deutschen Hängegleiterverband organisiert und bilden das Potential für die aktive Nutzung und touristischen Infrastruktur des Samarbergs. Dabei spielt nicht nur die Gastronomie eine Rolle. Viele Flieger kommen mit ihren Familien zu Tagesausflügen, Kurzurlauben oder auch im Sommerurlaub zum Samarberg.

Dr. Erhard Dierich, 1. Vorstand Gleitschirmclub Hochries

„In einer Stunde von München zum Samarberg“

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde und Hochriesbahn GmbH wurde 2003 ein Wanderbus von München, bzw. Rosenheim betrieben. Grund dafür war, dass man den Touristen das Erholungsgebiet Samarberg schmackhaft macht. Weitere Aktivitäten sind in Planung.

Franz Pollan-FVO

„Mit Kuschband aufnehmen“

In anderen Berggebieten wären sie froh, wenn man so viele Drachensegler hätte! Man würde uns mit Kuschband aufnehmen! Jupp Hoyer, 2. Vorstand Drachenseglerverein

„Samarberg braucht die Hochriesbahn“

Hat man sich nur daran gewöhnt, dass auf den Werbungen der Fremdenverkehrsvereine im gesamten Umfeld die Bahn als Blickfang zu sehen ist? Die Früchte aus jahrelangem Streben nun gefährdet sind! Der Gewerbeverband hofft und vertraut sehr, dass die Vermarktung letztlich für den Erhalt der Hochriesbahn stimmt!

Werner Schmid, Vorsitzender Gewerbeverband Ruhlfing, Samarberg

„Nicht nur ein Betrieb betroffen“

Danke für die sachliche Beschreibung der Tatsachen. Ich denke es hängt noch viel mehr als Hochriesbahn, 3 Gaststätten und unsere Flugschule dran. Die Kombination Hochriesbahn und Flugschule bringt Urlauber und Tagesausflieger an den Samarberg. Und dies auch ausserhalb der Ferienzeiten.

Trotzdem haben wir keinen aggressiven, sondern einen sanften Tourismus. Diese Gäste nützen die Angebote des Samarbergs wie:

- Gästezimmer
- Gaststätten und Cafe's
- Lebensmittelgeschäfte
- Schuh- und Trachtengeschäft
- Tankstelle
- Autowerkstatt
- usw.

Über diese Betriebe setzt sich die Kette direkt weiter zu solchen Betrieben wie Elektro, Sanitär, Schreiner, Baufirma usw.

Ich finde es gut, wenn all diese Firmen am Samarberg funktionieren. Die Zukunft kann nicht sein zum Tanken nach Österreich und zum Einkaufen nach Rosenheim! Man sollte einen Weg finden, um wieder gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Bitte: Nicht gegen, sondern mit Hochriesbahn!!!

Helene Meyer-Flugschule Hochries

„Undenkbar“

Skinschule ohne Bahn nicht denkbar!
Konrad Bauer, Skischule Samarberg

„Freizeiteinrichtung soll erhalten bleiben“

Anscheinend haben viele vergessen, dass das Isntal ein Urlaubs- und Erholungsgebiet ist und man froh sein kann, wenn die vorhandenen Freizeiteinrichtungen erhalten und gepflegt werden. Ein Blick auf die ehemaligen Urlaubsorte Bayrischzell und Spitzingsee, die mittlerweile so gut wie ausgestorben wirken, sollte jeder Gemeinde zu denken geben. Die Gemeinde bezieht Ihre Einnahmen und Attraktivität in erster Linie aus dem ansässigen Gewerbe und nicht von den Privatgrundstückseigentümern.

Thomas Semmler / Flieger

„Bürger kennen Stellenwert des Tourismus“

Die stimmberechtigten Bürger der Gemeinde Samarberg können sicherlich den Stellenwert des Tourismus und entscheiden für die Hochriesbahn. Der Kar- und Tourismusverband Wendelstein e.V. würde ein eindeutiges Votum für die Sanierung der Bahn begrüßen?!

Christoph Rastinger, Vorsitzender Kar- und Tourismusverbände
Rundstein.

Ja zum Bürgerentscheid!
heißt auch:
Endgültiges **AUS** der
Hochriesbahn!

"Hochriesbahn eine gewachsene Einheit"

Wir bewirtschaften jetzt seit gut 2 Jahren die Suppenhütte (Berggaststätte in der Mittelstation) und erfahren Sommer wie Winter ein ausschließlich positives Feedback von den vielen Urlaubern und einheimischen Ausflüglern, die immer wieder gerne die Bahn nutzen - von Tal zu Berg und zurück oder nur Teilstrecken davon.

Die Attraktivität der Hochriesbahn ist mit dem Geschäftsführerwechsel im Jahr 2002 durch viele interessante Aktionen, eine neue, ansprechende Gestaltung und einen regelmäßigen, verlässlichen Fahrplan stark gestiegen.

So erleben wir die Hochries und die Hochriesbahn als eine in 30 Jahren gewachsene Einheit, die eine grosse Bereicherung für die Region Samerberg darstellt.

Natürlich sprechen wir auch für uns, da unsere geschäftliche Existenz mit dem Betrieb der Hochriesbahn steht und fällt.

Wir bitten um Unterstützung.

Gabi Oswald und Judith Weber - SUPPENHÜTTE

"Einzigiger Flugberg im Landkreis"

Die Hochries ist einer der meist frequentierten Flugberge in Deutschland und der einzige im Landkreis Rosenheim.

DHV-Deutscher Hängseilverband

"Hoher Gästeverlust"

Ohne Hochriesbahn wäre ein hoher Gästeverlust, besonders von älteren Bergfreunden gewiss!

Donat-Alm

"Existenz-Probleme"

Nur wegen der guten Luft erhalten wir keine Feriengäste am Samerberg! Wer denkt an unsere Existenz, an unser Personal?

Erlv Pumpfir-Parkhäuserl

"Einstellung wäre Rückschritt"

Die Hochriesbahn besteht und ist in Betrieb! Über 100 Kilometer Wanderwege!

DAV

"Bahn hat uns immer unterstützt"

Man sollte sich daran erinnern, dass der verstorbene Hochriesbahnbetreiber Sepp Schwaiger der Anbietergemeinschaft wertvolle Unterstützung beim Aufbau der Organisation zukommen ließ.

Paul Arnold, Vorsitzender der Anbietergemeinschaft
"Urlaub auf dem Bauernhof" Chiemsee-Wandlerin

"Wegfall der Hochries hätte für deutschen Drachenflugsport erhebliche negative Konsequenzen"

Die Hochries ist seit Beginn des Drachenfliegens einer der meist frequentierten Flugberge in Deutschland. Seit dem Erstflug 1974, also vor 30 Jahren, ist die Hochries, als einziger verbliebener Flugberg im Landkreis Rosenheim, neben dem Tegelberg bei Füssen, dem Wallberg am Tegernsee und den Flugbergen rund um Ruhpolding, Raaschberg, Unternberg und Hochfella eine der Hochburgen des Drachenfliegens und seit der Einführung 1986 auch des Gleitschirmsports.

Eine besondere Sorge sieht der Sportvorstand des DHV, Rudi Bürger, der selbst 15 Jahre aktiver 1. Vorstand des Drachenfliegerclubs Hochries-Samerberg war und seit 25 Jahren selbst am Samerberg wohnt, in der weiteren Ausbildungs-

möglichkeit für Drachenflugschüler.

Als Veranstaltungsort vieler nationaler Meisterschaften, wie der deutschen und bayerischen Meisterschaften in 3 Jahrzehnten, war die Hochries der Mittelpunkt. Viele Flugtage, Feste und Jubiläen, als aktiver Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit für den kostenlosen Flugsport, mit Beteiligung der Bevölkerung, sowie der einheimischen Gastronomie, sind den Samerbergern noch in guter Erinnerung. Gerade in den vergangenen Jahren hat die neue Geschäftsführung der Hochriesbahn diese Kontakte neu aktiviert und das Pilotenaufkommen konnte gesteigert werden. Als Rosenheimer und Münchner Hausberg hat die Hochries ein enormes Potential als Startplatz zu Streckenflügen bis ins bayerische Flachland, nach Tirol, ins Salzburger Land sowie bis in die Steiermark. Rudi Bürger betont: Ein Wegfall der Hochries, besonders als Ausbildungsplatz für Drachenflugschüler, hätte für den deutschen Drachenflugsport erhebliche negative Konsequenzen.

DHV Sportvorstand Rudi Bürger

Ja zum Bürgerentscheid 1
heißt auch:
Endgültiges **AUS** der
Hochriesbahn!

Jede
Stimme
zählt!

WAHLINFORMATION

- Wählen Sie für die Hochriesbahn!
- Wählen Sie für eine stabile, naturverträgliche Zukunft am Samerberg!
- Wählen Sie für die deutlich reduzierte Bebauung am Aussichtskapellenhang!



Stimmzettel für die Bürgerentscheide in Samerberg am 21. März 2004

Muster

Ja zum Bürgerentscheid 1
heißt auch:
Endgültiges **AUS** der
Hochriesbahn!

Bürgerentscheid 1: Bürgerbegehren "Rettet die Aussichtskapelle" Sind Sie dafür, die Aussichtskapelle Oberndorf in ihrer gegenwärtigen Umgebung zu erhalten und die Bauleitplanung für Untereck (7. Flächenutzungsänderung und Bebauungsplan "Untereck") zu beenden? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein <i>Muster</i>	Bürgerentscheid 2: Ratsbegehren "Weitere Planungen" Sind Sie dafür, dass die Bauleitplanung für Untereck fortgesetzt und dabei die Ausweisung eines Bebauungsplans insbesondere auch unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte geprüft wird: Ausweisung von 4 Bauplätzen auf dem höchsten, zwei Bauplätze auf dem Grundstück Fl.-Nr. 885 südlich der Straße und Schutz des Kapellenbergs vor weiterer Bebauung? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein <i>Muster</i>
Stichfrage Werden die bei Bürgerentscheid 1 und 2 zur Abstimmung gestellten Fragen in miteinander nicht zu verändernder Weise jeweils mehrheitlich mit Ja oder mehrheitlich mit Nein beantwortet? Welche Entscheidung soll dann geben? Bekanntmachung der Bauleitplanung für Untereck (Bürgerentscheid 1; Bürgerbegehren) Fortsetzung der Bauleitplanung unter Prüfung reduzierter Bebauung und Schutz des Kapellenbergs vor weiterer Bebauung (Bürgerentscheid 2; Ratsbegehren) <input type="radio"/> Rettet die Aussichtskapelle (Bürgerentscheid 1) (Bürgerbegehren) <input checked="" type="radio"/> Weitere Planungen (Bürgerentscheid 2) (Ratsbegehren)	

So stimmen Sie
für die Hochriesbahn!

Ohne
Hochriesbahn
weniger Urlaubs- und
Tagesgäste,
sinkende Steuereinnahmen für die
Gemeinde, geringeres Einkommen für
alle vom Tourismus abhängigen
Vermieter, Handwerker, den
Handel und Dienstleistungsbetriebe!



Die
Samerberger

Einladung zum Informationsabend zur Bürgerversammlung und der Zukunft der Hochriesbahn Samerberg Am 17. März 2004 um 20.00 Uhr in der Samerberger Halle

- Wir werden Sie zu folgenden Themen informieren:
- Was hängt alles von der Hochriesbahn ab?
 - Gibt es keine Alternative zum Verkauf der Grundstücke?
 - Was ist mit dem Erbkäseischen Modell?
 - Bürgergehören/Ratsgehören - Wahlinformation
 - Visualisierung des Baugesbietes Untertrock und des Kapellenberges.
 - Bericht über die finanzielle Lage
- Sie können fragen - wir werden antworten.

Wir sind für die Hochriesbahn und den Tourismus am Samerberg:
Unser Ziel ist ein

gemeinsamerberg und kein einsamerberg!

DAV Eigenheim
 BERGAMANNSTÄBHEL
 DAVLEIDIG-ALM
 BADWIBERT
 MAIERER
 POKERSTÜBHEL
 MAYER-ALM
 DOAGL-ALM
 Zügerkäsebad
 GASTHOF "Zur Hoehles"
 FRIEDRICH-ALM
 CALI MAXIMILIAN
 GASTHOF
 ZUR POHL
 GASTHOF ALPENROSSE

Zum Achsenkreuz
 GASTHOF ALPENROSSE

Ein nicht hartzisches Durcheinander an alle Freunde der Hochries für einen ausdery-wählischen Zugangh By Engagement
 und Ferner Rücksiht, den Sie uns in den letzten Wochen z-kommen lassen
 Ulrichs und Alts



„Hochriesbahn Zukunft geben“

Verkehrsamt Samerberg: „Tourismus braucht eine Chance“

Samerberg (re) - Am kommenden Sonntag entscheiden die Samerberger Bürger mit dem Gang zu den Wahlurnen zum einen für oder gegen ein Bauvorhaben in Untereck, und damit zum anderen über die weitere Zukunft der Hochriesbahn. Wenn der Dreiklang Natur, Gastgeber und die einzige größere Freizeiteinrichtung, die Hochriesbahn, auseinandergerissen werde, komme es zu erdrutschartigen Veränderungen im Tourismus in der Hochtalregion; befürchtet vor diesem Hintergrund der Leiter des Samerberger Verkehrsamtes, Anton Hötzelberger. „Aus diesem Grunde appelliert das Verkehrsamt an die Bürger, der Hochriesbahn eine Zukunft und dem Tourismus am Samerberg weiterhin eine Chance zu geben.“

„Eine einmalige Baulandausweisung zur Rettung der Hochriesbahn, in Untereck bringt gewiss Einschränkungen für die dortigen Bewohner“, so der Verkehrsamtsleiter. Ein Nein zur Hoch-

riesbahn bedeute aber nicht nur eine Einschränkung, sondern den Verlust von Existenzen, Arbeitsplätzen, Image und Wirtschaftskraft. Hötzelberger: „Wasch mich, aber mach mich nicht nass - nach diesem Spruch sind die Aussagen zu bewerten, dass niemand etwas gegen die Hochriesbahn hat, aber mit dem Bürgerentscheid zu deren Aus beitragen wird.“

„Hochriesbahn lebensnotwendig“

Ein böses Erwachen werde es für die Samerberger nach einem Erfolg des Bürgerentscheids geben: Unabhängig, ob jemand die Bahn persönlich für seine Freizeitgestaltung brauche oder nicht - sie sei für den Tourismus und für die Wirtschaft am Samerberg lebensnotwendig, gibt Hötzelberger zu bedenken. „Die Gäste der Hochtalregion sind in der Überzahl Familien mit Kindern, und für diese bedeutet die Bahn ein unbedingtes Muss

bei der Urlaubs-Planung und -Gestaltung.“

Der Verkehrsamtsleiter zeichnet ein düsteres Bild für den Tourismus nach einem Aus für die Hochriesbahn: Der Verkehrsverein verliere den wichtigsten Partner neben der Gemeinde, außerdem ginge ein Betrag an Einnahmen aus Insertionen, Beiträgen und Leistungen in fünfstelliger Höhe verloren. Alle Werbemittel müssten aus dem Verkehr gezogen und neu erstellt werden, denn in allen Veröffentlichungen sei die Hochriesbahn enthalten. Die Werbemaßnahmen und Werbeaktionen wie Messen müssten mindestens auf die Hälfte reduziert werden, weil die bisherigen Aktivitäten zu rund 50 Prozent finanziell und personell von der Hochriesbahn mitgetragen worden seien. Viele Reiseprogramme müssten storniert werden. Dies bedeute, dass einige bereits gebuchte Bus- und Reisegesellschaften nicht mehr kommen und

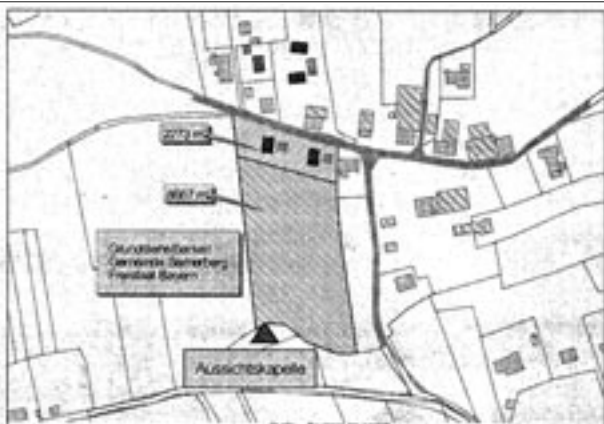
auch nicht mehr bei den Samerberger Wirten einkehren werden, gibt Hötzelberger zu bedenken.

Auch Info-Stelle und Wanderbus entfallen

„Auch Errungenschaften wie die Info-Stelle am Wochenende im Café Sollinger für Berg-Ausflügler oder der Wanderbus von München und von Rosenheim aus verlieren ihre Existenz-Berechtigung“, befürchtet der Verkehrsamtsleiter. „Die für heuer geplante und mit den EVO- und Bahn-Verantwortlichen schon besprochene Erweiterung des Wanderbus-Angebotes auf den Mühladorfer Raum kommt dann nicht mehr zustande.“ Auch das in den letzten Jahren mit überaus großem Erfolg angebotene „Gipfel-Trio“ der miteinander kooperierenden Kampenwandbahn, Wendelsteinbahn und Hochriesbahn werde es nicht mehr geben.



Zählen auf die Unterstützung der Samarberger: Ursula und Max Vollmer-Schwaiger. Foto: h8



Der Hang unterhalb der Aussichtskapelle (große schraffierte Fläche) ist nicht mehr bebaubar. Die geplanten Häuser sind dunkel dargestellt. Grafik: Baumann-bayernGIS

Steht Hochriesbahn Montag still?

Einblicke in Finanzen – „Grundverkauf Bedingung für Erhalt“

Samerberg (ul) – „Egal wie der Bürgerentscheid am Sonntag ausgehen wird – danach sollten wir wieder zusammenhalten.“ Mit diesen versöhnlichen Worten appellierte der Geschäftsführer der Hochriesbahn, Max Vollmer-Schwaiger, an die –und 400 Zuhörer in der Samarberger Halle, die zum Teil heftig geführten Diskussionen in der Gemeinde um das Thema Hochriesbahn zu beenden (wir berichteten mehrfach). In dem Informationsabend zum Bürgerentscheid wollte die Familie Schwaiger als Betreiberin der Bergbahn nochmals verdeutlichen, dass nur ein Grundverkauf in Untereck die Bahn vor der Insolvenz retten könne. Als Diskussionsleiter und Moderator stellte Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik Kompetenz Zentrums Prien, ein Zukunftskonzept für die Hochriesbahn vor.

„Scheitert das Ratsbegehren am Sonntag, steht am Montag die Bahn still“, lautete Fischers düstere Prognose. Ein solcher Ausgang werde unmittelbare negative Auswirkungen auf den Tourismus in der Region haben. Alternativen zur Rettung der Bahn seien erfolglos geprüft

worden; eine Unterstützung durch andere Banken oder Kapitalgeber aussichtslos. „Ohne Hilfe der Sparkasse wäre die Bahn schon insolvent“, erklärte der Logistik-Experte.

Sicherlich sei die zunächst geplante Bebauung mit zwei Häuserreihen recht massiv, ging Fischer auf den geplanten Grundstücksverkauf ein, mit dessen Erlös die Verbindlichkeiten der Hochriesbahn aufgefangen werden sollen. Um die Vorwürfe der Bürgerinitiative „Rettet die Aussichtskapelle“ zu entkräften, habe die Familie jetzt den oberen Bereich des Kapellenbergs (rund 8700 Quadratmeter) „für alle Zeiten“ durch eine notariell beglaubigte Grundriestatsache zugunsten des Freistaats Bayern vor einer Bebauung geschützt. Fischer: „Im unteren Bereich des Kapellenbergs steht bereits ein Haus; sollte das Ratsbegehren bejaht werden, sind nur noch zwei Häuser in der gleichen Reihe geplant, zwei weitere können hinter dem Schwaiger-Anwesen entstehen.“

Außerdem habe die Betreiber-Familie wegen des Drucks aus der Öffentlichkeit dem Steuerberater Peter Drexler aus Brannenburg

und dem Vorsitzenden des Rohrdorfer Gewerbeverbandes, Werner Schmid aus Achensmühle, Einblick in die finanziellen Verhältnisse der Bahn gewährt. Fazit: Der Vorgänger habe sich nicht persönlich bereichert, so Fischer.

„Bahn hat sich 2003 selbst getragen“

„Jahr für Jahr habe der vorherige Betreiber privates Geld und auch geliehenes Kapital in die Bahn gesteckt“, erklärte Dr. Christian Gerl, Steuerberater der Hochriesbahn. Nachdem Fachleute Einblick in alle Bilanzen gehabt hätten, würden sich die Verbindlichkeiten aus privaten Einlagen seit 1990 auf 685 000 Euro belaufen. „Die Verbindlichkeiten aus dem laufenden Betrieb der Hochriesbahn GmbH summieren sich auf 415 000 Euro; insgesamt sind Schulden in Höhe von etwa 1,1 Millionen Euro aufgelaufen.“ Lasse man aber die Altlasten außen vor, habe die Bahn – bedingt durch neue Ideen des neuen Betreibers – sich im letzten

Jahr selbst getragen.

Das Sanierungskonzept sei nur mit dem Verkauf der Grundstücke zu realisieren. Als zweiter Schritt müssten für eine langfristige Sanierung rund 200 000 Euro in Immobilien, Busparkplätze und Anfahrtsstraße investiert werden. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Hamburger Firma BSC Management Consultants das ergeben, dass die Bahn bei gleichbleibenden guten Bedingungen wie im letzten Jahr spätestens 2007 schwarze Zahlen schreiben könne, erklärte der Steuerberater. Voraussetzung sei natürlich vorab ein Votum für die Hochriesbahn.

Er könne keine Wahlempfehlung für den Sonntag geben, da er neutral bleiben müsse, gab Bürgermeister Georg Huber zu bedenken. Er bitte aber darum, dass alle Samarberger das Votum akzeptieren.

In der anschließenden Frageunde wurden keine wesentlich neuen Aspekte aufgeworfen. Dabei entwickelten sich spontane Wertmeldungen immer wieder zu klaren Stellungnahmen für einen Erhalt der Hochriesbahn.

Hauchdünne Mehrheit für Hochriesbahn

Samerberg (db) – Die Bürger der Gemeinde Samerberg haben entschieden: Mit einem denkbar knappen Ergebnis bei der Stichfrage haben sich die Befürworter der Hochriesbahn beim gestrigen Bürgerentscheid durchgesetzt. Für das Bürgerbegehren „Rettet die Aussichtskapelle“ votierten bei der Stichfrage 585 Samerberger (49,3 Prozent), für das Ratsbegehren „Weitere Planungen“ stimmten 602 Bürger (50,7 Prozent). Die Wahlbeteiligung lag bei knapp 63 Prozent. Nun kann die Gemeinde Samerberg die Bauleitplanung für den Ortsteil Untereck fortsetzen. Dort sollen vier Bauparzellen ausgewiesen werden. Der Erlös aus diesem Vorhaben fließt in die Sanierung der verschuldeten Hochriesbahn.

05.08.2008

URL | Code | Drucken | Senden | Leserbrief | Schrift: (-) (*)

Samerberg

Schock: Hochriesbahn stand still

Fromut Lemm hatte sich diesen Tag anders vorgestellt. Die Urlauberin aus Dortmund war mit Eltern und Schwester mit der Hochriesbahn zum Gipfel hinauf gefahren, um den herrlichen Blick in die Berge zu genießen. Doch aufgrund eines Defekts der Seilbahn saßen die Ausflügler zusammen mit 40 weiteren Urlaubern an der Gipfelstation fest.



Gegen 14 Uhr kamen die fast vollbesetzte talwärts und die mit rund 20 Personen bergwärts fahrenden Kabinen aus noch ungeklärter Ursache zum Stehen. Der Vorfall ereignete sich kurz nach Ausfahrt aus der Station. Mit Hilfe des Notantriebs konnten die Kabinen noch über die restliche Strecke in die Stationen gefahren werden. Die Fahrgäste erlitten keine Verletzungen.

Insgesamt 45 Fahrgäste saßen allerdings an der Bergstation fest. Da eine Person über Herzprobleme klagte, wurde zunächst ein Rettungshubschrauber der Bundeswehr angefordert. Aufgrund starker Winde brach er seine Landeversuche ab. Die verhinderten Fahrgäste mussten sich zu Fuß an den Abstieg machen und wurden von der Bergwacht zur 200 Höhenmeter tiefer gelegenen Riesenhütte begleitet. Von dort ging es mit einem Geländewagen ins Tal.

Fromut Lemm und ihre Schwester wären ohne Weiteres allein zu Fuß abgestiegen. Den 77 und 83 Jahre alten Eltern sei dies aber nicht zuzumuten, sagte sie gestern Nachmittag in einem Telefongespräch mit unserer Redaktion, während sie auf das Eintreffen zusätzlicher Bergwachtleute wartete. Sie sollten denjenigen, die sich den Weg zur Riesenhütte nicht allein zutrauten, beim Abstieg helfen. Auch Kinder waren in der Gruppe dabei.

«Die Stimmung hier oben ist gut»

«Die Stimmung hier oben ist trotz der Probleme gut», versicherte Lemm am Telefon. «Nette Bergwachtleute und eine Super-Wirtin», lobte die Urlauberin, die diesen Ausflug nicht so schnell vergessen wird.

Bis auf Weiteres ist die Hochriesbahn außer Betrieb. Die Sesselbahn zur Mittelstation fährt weiterhin nach Plan. ma/bi

SAMERBERG

Bergbahn-Stillstand: Hochries-Gipfelhütte schließt

Auch im September werden die Räder der Hochriesbahn still stehen: Mit dieser Hiobsbotschaft überraschte gestern Geschäftsführer Max Vollmer-Schwaiger im Gespräch mit dem Oberbayerischen Volksblatt. Deshalb ist die Hochrieshütte der Alpenvereinssektion Rosenheim ab Montag, 1. September, bis auf Weiteres geschlossen. Kurzfristig sieht Vorstand Franz Knarr keine Alternative zur notwendigen Ver- und Entsorgung der Hütte.

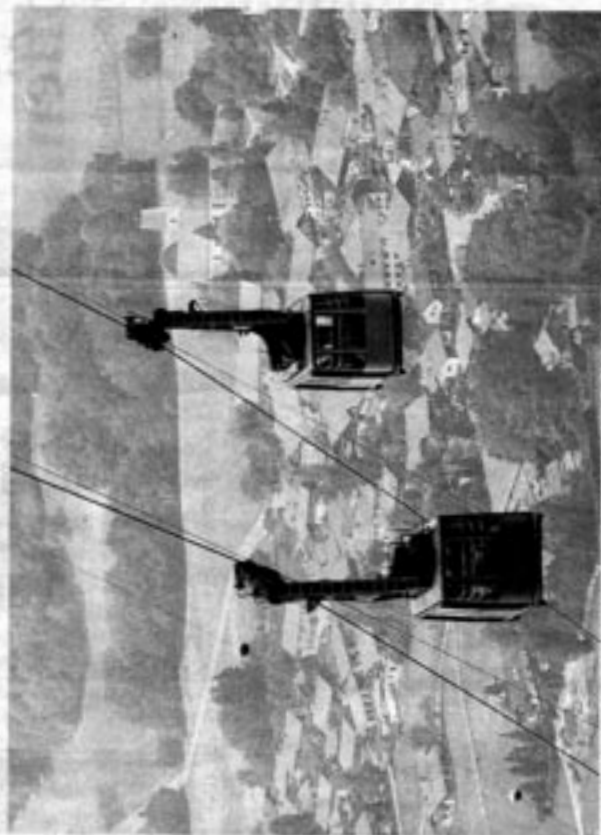
HOCHRIESBAHN STEHT WEITERHIN STILL: BETRIEB VORAUSSICHTLICH ERST WIEDER ENDE SEPTEMBER

Gipfelhütte ab Montag geschlossen

„Aufgrund eines technischen Schadens am Umformermotor der Kabinenbahn müssen wir den Kabinenbetrieb für den Monat August vorläufig einstellen“, heißt es auf der Internetseite der Hochriesbahn Saierberg GmbH. Aber auch im September werden die Räder still stehen: Mit dieser Hobstockbauschiff überraschendem Geschäftsführer Max Vollmer-Schwalger im Gespräch mit dem Oberbayerischen Volksblatt. Damit nicht genug: Die Hochriesbühne der Alpenvereinssektion Rosenheim ist ab Montag 1. September bis auf Weiteres geschlossen.

VON LUDWIG MATERN

Saierberg – Seit dem 4. August steht die Hochriesbahn still. Bei dem Zwischenfall (wir berichteten) waren über 40 Faltgäste in den Kabinen steckengeblieben und konnten nur mit Hilfe des Notbetriebs zurückgeholt werden. „Der Reparaturaufwand ist erheblich – aber die Arbeiten werden sich noch mindestens vier Wochen hinziehen“, erklärte Max Vollmer-Schwalger gestern. Weil es für den Antriebsmotor der Seilbahn keinen Ersatz gibt,



Ein Bild aus vergangenen Tagen: Die Räder der Kabinenbahn zum Hochriesgipfel stehen weiterhin still.

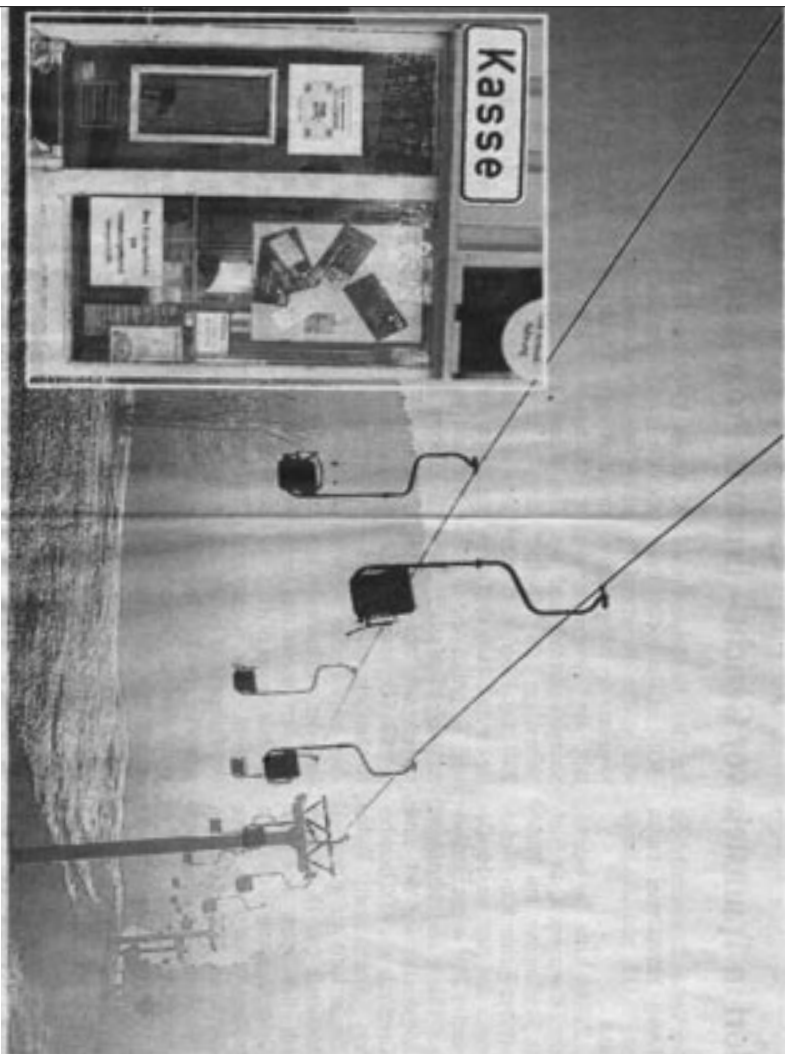
müsse das Aggregat völlig zerlegt und die Wellen der Spulen erneuert werden. Als Ursache für den Defekt fällt die Reparaturfirma Maschinenfabrik an, so der Hochriesbahn-Geschäftsführer. Der Stützstand der Bergbahn zieht Konsequenzen nach sich: Ab kommenden Montag, 1. September, geht auch in der Hochriesbühne eine Rosenheimer Hausbaugemeinschaft, die Küche bleibt kalt, die Tür verbleibt. „Zu dieser bedauerlichen Maßnahme sehen sich die Verantwortlichen der DAV-Sektion, zusammen mit dem Pflichten Monika Wallner und Heinz Mayer, leider gezwungen“, wirbt DAV-Sektionsvorsitz Franz Kozar beim Verbandsrat für dessen Sitzung. Kurzfristig sieht er

Jahreszeiten auf die bestehende Hochriesbahn war in Bezug auf Naturschutz und Umweltschutz – laut Kozar die bisher vertretbarste Lösung für die Sektion als Eigentümer der Gipfelhütte.

„Mit dem Stillstand der Hochriesbahn und Schließung der Hochriesbühne sind das Naturerbegebiet Rosenheimer Land und die Ferienregion Chiemsee-Saierberg um eine Ausdehnung von 100 Hektar kleiner“, betont der DAV-Vorstand. „Der Lagerplatz Hochries wird auch vielen Naturliebenden, die aus gesundheitlichen oder Altersgründen die Berge nicht mehr erwandern können, sehr fehlen.“ Für die Wildweiden – die Hochriesbühne liegt am internationalen Europäischen Fernwanderweg Nummer 4 – falle damit ein „Unsterkhaltepunkt“ weg. Die nächste Alpenvereinsbühne, die Rosenhütte der Sektion Oberland, sei etwa eine halbe Stunde vom Gipfel entfernt.

Aus Sicht der Hochries-Gemeinde Saierberg stellt der Bergbahn-Stützstand für den Tourismus laut Bürgermeister Georg Huber schlichtweg eine Katastrophe dar. „Und der Ausfall passiert noch dazu in der Hochsaison. Die Badesaison geht zu Ende, die Bergsaison beginnt gerade – und dann dieser Schlammasse! Ich hoffe, dass die Reparatur sich schleunigt, aber die Föhne geht und die Bäume wieder flut gemacht wird“,

so von Huberweibern oder Spezialfahrzeugen auf dem unzureichlich beschilderten Zufahrtsweg – der im Privatbesitz ist – von Hochriesbühne bis zum Gipfel, stehen vorerst in keinem wirtschaftlichen Verhältnis und sind somit für Sektion und Pflichten „unzunehmbar“, so Kozar. Die Versorgungsintensität in den vergangenen



Hochriesbahn steht wieder still

Nichts geht mehr an der Hochriesbahn am Samenberg. Der Fahrbetrieb ist vorübergehend eingestellt, informiert seit dem 23. Dezember ein Hinweisschild an der Kasse der Sesselbahn (kleiner Bild). Auch die Kabinenbahn steht still. Diesmal hat aber kein technischer Defekt die Bahn außer Gefecht gesetzt. Grund ist vielmehr ein Betriebswechsel, der derzeit notariell abgewandelt wird. Die Gemeinde Samenberg und die Alpenvereins-Sektion Rosenheim wollen künftig gemeinsam die Hochriesbahn übernehmen. Derzeit arbeiten beide Seiten an einem Konzept, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Dies kann aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Solange ist die Hochries nur zu Fuß erreichbar. (Ausflüchtiger Bericht folgt).

FOTO: KLEINER

Die Hochriesbahn – eine unendliche Geschichte – einst und auch noch heute

Betrachtungen von Vorstand Franz Knarr



Viele unserer Mitglieder kennen die sprichwörtlichen Berg- und Talfahrten der Hochriesbahn auch aus eigenen Erfahrungen und wissen, dass wir durch die Versorgung unseres Gipfelhauses immer hautnah mit den „ewigen“ Problemen bis heute und auch in Zukunft tangiert sein werden. Wir im Vorstand werden den Betrieb der Gondelbahn immer bevorzugen, denn bei allen Alternativen, ob Straße oder eigene Materialseilbahn, ist und bleibt diese Nutzung in jedem Fall die Berechenbarste.

Die 35-jährige Story findet nun durch die gesellschaftliche Beteiligung der Sektion Rosenheim zusammen mit der Gemeinde Samerberg eine neue Wende und sollte von allen

positiv betrachtet werden. Schließlich finden auch viele ältere Sektionsmitglieder in der Aufstiegshilfe zum Rosenheimer Hausberg eine Möglichkeit, so manche Erinnerung an die einstigen Zeiten wachzurufen. Aber wie so vieles Technische – sein kann immer etwas.

So hat uns im letzten August der Stillstand von über 2 Monaten ganz schön in Atem gehalten – zumindest was die Versorgung betraf. Unsere Wirtsleute Monika und Heinz waren gefordert – mit außergewöhnlichen Eigenleistungen und freundlicher Unterstützung vieler treuer Seelen funktioniert die Bewirtung fast reibungslos. Kein Gast ist unzufrieden und genießt die „seilbahnstaade“ Zeit. Aber aus dem



Hubschrauberflüge für die Hochrieshütte

Rucksack kann dieses stattliche Sektionshaus dann doch nicht bewirtschaftet werden. Eine zwischenzeitliche Schließung wird zwingend.

Die Hartwarenversorgung – vom Waschmittel über Brennmaterial bis zur Getränkebelieferung – muss durch Hubschrauber erfolgen. Wie kompliziert das sein kann, bestätigt die nachträgliche Betrachtung. Ganze 3 mal mussten Bier-, Kühl- und Versorgungsfahrzeuge das Gelände über der Wimmeralm anfahren, bis es das Wetter zuließ, dass geflogen werden konnte. Alles muss aber vorher bis ins Detail organisiert sein, denn die Flugminute kostet 21 Euro und für den Anflug aus Tirol werden nochmal 800 Euro pauschal berechnet. Bei insgesamt 101 Minuten kann sich der Leser selbst ausrechnen, was da zusammen kommt. Allen Helfern und Geschäftspartnern nochmals herzlichen Dank.



Massenansturm im Herbst

Dann die nächste „Katastrophe“. Durch die Wiederaufnahme des Gondelbetriebes, das sagenhafte Oktoberwetter, sowie einer unglücklichen 1 Euro-Marketingaktion der damaligen Bahnbetreiber, kommt es zu Massensammlungen außergewöhnlicher Art. Wartezeiten am Lift, an der Gondel und letztendlich oben im Gipfelhaus für Essen und Trinken ließen so manchen Geduldsfaden reißen. Überfordertes Hüttenpersonal, gefrustete Gäste und das über mehrere Wochen, sind keine wahre Freude.

Dann wiederum der vorerst engtügige Stillstand – die Betreiberfamilie steht vor dem



Notarielle Beurkundung der neuen Gesellschaft der Hochriesbahn – v.l. Samerbergs Bürgermeister Georg Huber, Franz Knarr, Vorgesellschafter Vollmer-Schwaiger, Geschäftsführer Andreas Müllinger und Schatzmeister Dieter Vögele.

Konkurs. Der Winter zieht um die Hütte und die Pächter beweisen wiederholt Einfallsreichtum und halten die Ver- und Entsorgung aufrecht. Zwischenzeitlich wird in zeitraubenden Sitzungen an einem Fortbestand „gebastelt“. Wirtschafts- und Unternehmensberater sind bemüht. Selbst eine „Elefantenrunde“ mit Landrat, Landtagsabgeordnetem, Sparkassenvorstand, Bürgermeister, Sektionsvorstand, Privatinvestoren und Finanzberatern kommt nicht zum rechten Ergebnis. Übrig bleiben die Gemeinde Samerberg und wir, die DAV-Sektion Rosenheim.

Die Bestandsaufnahme nimmt nochmals viel Zeit in Anspruch – es gilt mit größter Sorgfalt gegenüber der Öffentlichkeit und der Sektionsmitglieder verantwortlich zu handeln. Keine unnötigen Gelder zu verschwenden und nach allen Seiten Motivation zu verbreiten. Es gelingt nicht so ohne weiteres. Die überraschende Situation überfordert viele Beteiligte und führt zu missverständlichen Reaktionen. Notartermine über Weihnachten und Neujahr, Sitzungen, Verhandlungen, notwendige Gemeinderatsbeschlüsse, Bankengespräche, Betriebsversammlungen etc. strapazieren die Gemüter. Verträge, Forderungen alter und neuer Art, Erwartungshaltungen jedweder Form, Anspruchsdenker



Bahneröffnung an Ostern

und womöglich Kostenexplosionen investiver Art, machen's nicht einfacher.

Nicht auszuräumende Altlasten und finanzielle Probleme verzögern weiterhin den Fahrbeginn. Trotz zu erwartendem Defizit fällt die positive Entscheidung zum Startschuss in der Osterwoche - und das zu Lasten der Vermögenssubstanz. Die regionalen und überregionalen Medien zeigen lebhaftes Interesse. Tageszeitungen, lokaler und Bayerischer Rundfunk und Bayerisches Fernsehen berichteten über die „Schicksalsbahn“ auf die Hochries.



Schatzmeister Dieter Vögele beim Interview mit dem Bayerischen Fernsehen

Wir befinden uns vorerst in einer Testphase bis Ende Oktober 2009. Langsam sickert Geld in die Kasse – von fließen kann noch keine Rede sein. Darum unterstützt uns in jedweder Weise. Verbreitet gute Stimmung und macht Reklame. Die Hochriesbahn ist ein Mosaikstein in der Palette touristischer Angebote regionaler und überregionaler Art – auch wir, die wir vom Grundsatz her die Berge mit eigener Kraft erreichen wollen, dürfen darüber nicht hinwegsehen.



Kritisch betrachtet: Die Leiden der Hochriesbahn – ein Spiegel unseres Tourismus

Dr. Max Gimpl, Landrat i. B.

Der Fortbestand der Hochriesbahn ist gesichert – so heißt es wieder einmal. Und in das weithin vernehmbare Aufatmen mischt sich die bange Hoffnung, es werde doch wohl gut gehen. Aus touristischer Sicht war die Hochriesbahn von Anfang an nicht der große Wurf: eine Abschreibungsgesellschaft als Träger, ohne überzeugendes Marketing – und Betriebskonzept und vor allem mit der aberwitzigen Aufteilung der Gesamtbahn in eine Seilbahn und einen Sessellift. Wer also mit der Seilbahn auf die Hochries will, muß vorher den Sessellift als Zubringer benutzen.

So gesehen ist es mehr als verwunderlich, dass sich die Hochriesbahn schon über 35 Jahre halten konnte und nun offenbar auch wieder eine Zukunft vor sich hat. Gott sei Dank! Ein Ende der Bahn wäre ein schlechtes Signal angesichts der Bemühungen aller offiziellen Stellen, dem Tourismus in Bayern neue Schubkraft zu verleihen.

Warum tut sich der Tourismus so schwer? Und zwar nicht nur im Raum Rosenheim, sondern im gesamten Voralpengebiet! Berge, Seen, Bäder mit Wellness, Radwege, viel Kultur und die Nähe zu interessanten Städten wie München oder Salzburg – all das zieht Touristen an. Und doch verhardt dieser Wirtschaftszweig auf einem Mittelmaß. Hierfür gibt es vor allem zwei Ursachen:

entscheidenden Durchbruch wird unserer Tourismus nur durch hohe private Investitionen, vor allem in der Hotelbranche, erreichen. Und dabei ist nicht Kleckern, sondern Klotzen angesagt. Daß die Initiative der Stadt, auf dem Crombachgelände einen modernen Hotelkomplex zu initiieren, scheiterte, ist insoweit ein herber Rückschlag – aber wohl auch symptomatisch.

**Investoren und Touristen
gehen nur dorthin,
wo sie willkommen sind**

Das zweite Hindernis neben der Investitionszurückhaltung (und mit ihr zusammenhängend!): ein Großteil unserer Bevölkerung will überhaupt keinen Tourismus, weil er – so die Begründung – die Privatsphäre stört, die Natur beeinträchtigt, uns noch mehr Verkehr beschert usw.; die Bürgerbegehren in Bad Endorf, Prien und Sachrang sprechen eine deutliche Sprache. Anderen fehlt zumindest das Verständnis für diesen Wirtschaftszweig besonderer Art. Der Gast muß sich wohlfühlen können und dazu gehört, dass er auch gastfreundlich behandelt wird – beim Einkauf, im Restaurant, als Verkehrsteilnehmer, am Badestrand, beim Wandern. Auch hier sind uns unsere österreichischen Nachbarn weit voraus.

Unser Tourismus braucht private Investoren

Es fehlen zunächst am Tourismus interessierte risikobereite Investoren. Kapital ist in Deutschland hinreichend vorhanden. Aber dies wird vorzugsweise – soweit überhaupt im Dienstleistungsbereich – in Kliniken, Alten- und Pflegeheime investiert. Solche Einrichtungen sind vom Wetter unabhängig und lassen sich recht ertragreich auch ohne besonderes Kostenrisiko betreiben.

Völlig anders sieht es bei unseren österreichischen Nachbarn aus. Mit gewaltigen privaten Mitteln wurde in den letzten Jahrzehnten ein Netz von Hotels, Wellnessseinrichtungen, Vergnügungsparks und Bergbahnen erstellt – und immer wieder auf den neuesten Stand gebracht. Und der Tourismus in Österreich blüht, obwohl das Wetter dort nicht besser ist als bei uns.

Mögen hier im Land noch so viele Tourismuskonferenzen stattfinden, Gutachten erstellt, Prospekte verteilt und Radwege eröffnet werden – den

Die Hochriesbahn – eine Herkulesaufgabe für die Gemeinde

Zurück zur Hochriesbahn. Die Übernahme der Bahn durch die Gemeinde und den Alpenverein ist die ultima ratio, die Notlösung, um eine Insolvenz abzuwenden. Der Gemeinde fehlen der finanzielle Spielraum und auch das „Know-how“ – beides für den dauerhaften Erhalt, die notwendige Modernisierung und einen zeitgemäßen Betrieb unerlässlich!

Die Suche nach einem geeigneten Träger, Geldgeber oder Mitgesellschafter muß also weitergehen. Auch wird die Möglichkeit eines Umbaus der Bahn, um auf den Sessellift als Zubringer verzichten zu können, untersucht werden müssen. Zuviel für die Gemeinde allein! Sie braucht die Unterstützung durch das Landratsamt und die Regierung – vor allem aber die solidarische Haltung der gesamten Samerberger Bürgerschaft, um diesen steinigen Weg erfolgreich gehen zu können.

Der Pleitelift auf die Hochries

Gemeinde und Alpenverein übernehmen eine Bergbahn, die als technische Fehlkonstruktion gilt

Von Heiner Efferm

Grainbach – Die Hochriesbahn auf dem Samerberg (Kreis Rosenheim) gehört zu den skurrilsten Anlagen ihrer Art in Bayern. An der Talstation steigen Passagiere in einen Einersessellift mit Museumscharakter, an der Mittelstation muss der Bergfahrer in eine Kabinenbahn umsteigen, die ihn zum Gipfel des beliebten Ausflugsbergs bringt. Doch in diesem Winter kann niemand mitfahren, die Besitzer sind wieder einmal pleite.

Nun haben die Gemeinde Samerberg und die Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins (DAV) die Hochriesbahn gekauft. Für einen Euro. Das könnte immer noch teuer sein: Die früheren Betreiber und wohl auch die Kreissparkasse Rosenheim sollen mit ihr Millionen verloren haben. Die Bank äußert sich dazu auf Nachfrage nicht. Rentabel gefahren ist die Bergbahn angeblich noch nie. Mitte der siebziger Jahre wurde sie erbaut und kurz darauf wegen Erfolglosigkeit versteigert. Knapp 30 Jahre betrieb ein einheimischer Unternehmer die Bahn als Hobby. Als dieser im Jahr 2003 verunglückte, hinterließ er die Bahn und die dazugehörigen Schulden.

Tochter und Schwiegersohn wollten das Geschäft an der Hochries trotzdem fortführen. Sie wandten sich an den danach wurde ein an sich wertloser landwirtschaftlicher Grund der Betreiberfamilie in wertvolles Bauland umgewidmet. Mit dieser Sicherheit im Rücken stieg die Sparkasse Rosenheim ein und finanzierte den weiteren Betrieb der Bahn.

Das führte selbst in einem ruhigen Landstrich wie dem Hochplateau oberhalb der Autobahn A8 von München nach Salzburg zu einem Aufstand. Schließlich liegen die vier Bauparzellen direkt unter der Kapelle von Obereck, einem der schönsten Aussichtspunkte der Region. Gimplers eigene Behörde, das Landratsamt Rosenheim, hatte eine Bebauung dort zuvor strikt abgelehnt. Es sei schließlich Aufgabe der Behörde, heißt es in einem Bescheid, eine „derart unorganische städtebauliche Entwicklung zu verhindern“.

In einem Bürgerentscheid sprach sich jedoch eine knappe Mehrheit der Samerberger für den Erhalt der Bahn aus. Fünf Jahre später gaben die Betreiber endgültig auf. Die Gemeinde und der DAV gründeten eine Gesellschaft, die am 30. Dezember 2008 die Bahn übernommen hat. Die Sparkasse soll angeblich auf einen siebenstelligen Betrag verzichten, um den Handel zu ermöglichen, heißt es bei der neuen Bergbahngesellschaft. Für den Rest der Schulden müssen die Vorbesitzer aufkommen. Die vier Baugrundstü-



Die Hochriesbahn am Samerberg steht seit Monaten still. Fotos: oh

maligen Rosenheimer Landrat Max Gimpl (CSU), was zu einem höchst ungewöhnlichen Rettungsplan führte: Gimpl, qua Amt auch führend im Verwaltungsrat der Kreissparkasse Rosenheim, besuchte mit dem früheren Bankchef eine nichtöffentliche Gemeinderatsitzung auf dem Samerberg. Kurz danach werden in dieser Rechnung berücksichtigt. „Generell zeichnet sich die Sparkasse Rosenheim-Bad Aibling durch eine besonders sorgfältige Risikoauswahl und niedrige Kreditrisiken aus“, heißt es in einer Stellungnahme.

Der Samerberger Bürgermeister Georg Huber (Freie Wähler) rechnet vor, dass die etwa 50 000 Bahngäste im Jahr etwa 500 000 Euro in der Region ausgeben würden. „Der Samerberg würde ohne Bahn nicht untergehen, aber ein Teil des Tourismus würde leiden.“ Gleichzeitig verspricht er, keine finanziellen Risiken einzugehen. „Es werden keine Steuergelder für frühere oder kommende Verluste verwendet.“ Der Gefahr ist er sich durchaus bewusst. „Die Bahn an sich war schon immer eine Fehlplanung.“

Das weiß auch der DAV in Rosenheim. Doch mit der Bahn versorgt die Sektion ihr Gipfelhaus auf der Hochries. Das bringe den anerkannten Umweltverband in eine „paradoxe Situation“, sagt Sektionschef Franz Knarr. Denn die Naturschützer wechseln quasi die Seiten und sind nun auch Bahnbetreiber. „Wenn die Bahn schon steht, ist sie die umweltverträglichste Möglichkeit für die Versorgung“, sagt Knarr. Zudem bekenne sich seine Sektion zur Verantwortung für den heimischen Tourismus. Vom 1. April an soll die Hochriesbahn wieder fahren.

Geht die Berg- und Talfahrt weiter?

Das Schicksal der Hochriesbahn steht wieder einmal auf der Kippe

Liebe Leserinnen und Leser,

EIGENTLICH bin ich ja alles andere als ein Vereinsmeier. Trotzdem gehöre ich seit bald 40 Jahren aus voller Überzeugung dem Deutschen Alpenverein an. Vor ein paar Monaten allerdings war ich nahe daran, meine Mitgliedschaft zu kündigen. Hatte sich doch ausgerechnet meine Sektion dazu verstiegen, gemeinsam mit der Gemeinde Samerberg die marode Hochriesbahngesellschaft zu übernehmen. Und das mit meinem Mitgliedsbeitrag! „Sind die von allen guten Geistern verlassen?“ war deshalb meine erste Reaktion auf diese Nachricht. Gutes Geld dem schlechten hinterher zu werfen, wie das derzeit im großen Stil auch anderswo geschieht, das konnte es doch nicht sein. Um meine Vorurteile bestätigt zu bekommen, wollte ich mich aber vor meinem fest eingeplanten AV-Austritt bei den Verantwortlichen noch genauer erkundigen. Vorausschicken muss ich, dass ich seit jeher ein Gegner dieser Seilbahn auf die Hochries war, dass ich schon vor 40 und mehr Jahren in heftig angefeindeten Kommentaren gegen die Erschließung des Rosenheimer Hausbergs gewettert habe und dass ich einer jener „Dissidenten“ war, die sich von Anfang an vehement gegen den damals drohenden Skizirkus an Laubenstein und Predigtstuhl ausgesprochen haben. Da bekenne ich mich noch heute gerne schuldig, wenn es um die Frage gehen sollte, wer die Umsetzung dieser Schnapsidee mit verhindert hat. Die Pläne sind glücklicherweise längst vom Tisch und aus der Schublade, in die sie gehören, vernünftigerweise auch nicht mehr herausgeholt worden. So viel nur zu meiner ganz persönlichen Hochries-Geschichte, die ansonsten ein ganzes Buch füllen könnte, denn das Hochriesgebiet bis hinter zur Klausen ist – nicht nur für mich – Heimat im besten Sinn. Da haben wir unsere Jugend verbracht, auf dem Heuraffelkopf, in der Aberghütte, bei den Bergwachtlern, im Sommer wie im Winter. Da haben wir Abenteuer erlebt, wie sie viele junge Menschen heute nur noch von der Glotze her kennen. Und deshalb liegt mir dieser Berg vor der Haustür auch besonders am Herzen.

Eine schonungslose Bestandsaufnahme Irrwege hat es an der Hochries schon immer gegeben. Der Seilbahnbau in zwei Teilstücken war sicherlich einer davon. Aber jetzt ist sie nun einmal da, und man hat sich mit ihr abgefunden. Ja, sogar die Vorzüge so eines Schnellaufzugs schätzen gelernt. Auch die DAV-Sektion Rosenheim. Sie hat – wie es der Wirt ihres Gipfelhauses, Heinz Meyrl, nennt – die Hochrieshütte auf den Liftbetrieb abgestimmt. An die 70 Prozent Einbußen haben er und Monika Wallner als Pächter der Sektionshütte in den drei Monaten seit der Einstellung des Bahnbetriebs schon hinnehmen müssen. Vor allem die Übernachtungsgäste bleiben aus, nicht zuletzt, weil schon geplante Geburtstags- und Betriebsfeiern storniert werden. Selbst wenn in den letzten Wochen wieder mehr Seilbahn verweigernde Fußgänger und Tourengerher gekommen sind und sich derzeit die einmalige Gelegenheit bietet, auf einer gespurten Bahn vom Gipfel bis nach Frasdorf zu rodeln, stehen die Hüttenpächter vor einer schwierigen Saison. Das weiß auch Franz Knarr, der Vorsitzende der AV-Sektion Rosenheim, der gemeinsam mit seinem Schatzmeister Dieter Vögele dafür verantwortlich zeichnet, dass sich der über 6000 Mitglieder zählende Verein an dem Rettungsprojekt Hochriesbahn beteiligt hat. Ein Drittel der 25 000 Euro, die zusammen mit der Gemeinde Samerberg zur vorübergehenden Übernahme der Gesellschafteranteile der Hochriesbahn aufgebracht werden mussten, steuerte die Sektion bei. Nur so konnte – wie Franz Knarr und der Samerberger Bürgermeister Georg Huber unisono betonen – die drohende Insolvenz vermieden werden. Genauso deutlich machten mir gegenüber beide, dass weder die Gemeinde noch der DAV die Bahn, die sie für den symbolischen Preis von einem Euro gekauft haben, selbst betreiben wollen. Eine „schonungslose Bestandsaufnahme“ werde derzeit durchgeführt. Hauptaufgabe sei die Suche nach einem geeigneten Betreiber und einem tragfähigen Betriebskonzept. Mit Nachdruck unterstreichen Huber und Knarr, dass keinerlei „alte Schulden“ der Bahn – sie belaufen sich dem Vernehmen nach auf rund 2,8 Millionen Euro – von Gemeinde oder

Sektion übernommen wurden. Etwa 1,2 Millionen Euro sollen, wie ich von anderer Stelle erfahren habe, von einem bekannten Rosenheimer Kreditinstitut, einem der großen Geldgeber der vergangenen Jahre, bereits abgeschrieben worden sein. Vorentscheidung in den nächsten Tagen für einen Großteil der Schulden werden aber wohl die bisherigen Besitzer, die Erbenfamilie Vollmer-Schwaiger, geradestehen müssen. Mehr als 200 000 Euro Verlust soll die Bahn seit 2003 Jahr für Jahr „erwirtschaftet“ haben, wobei der lukrativere Sommerbetrieb die Einbußen des Winters nicht wettmachen konnte.

Von Anfang an war die für den normalen Sportler fehlende Skiabfahrt das Dilemma der Bahn. Abenteuerliche Pläne, in die Nordseite des Berges eine Abfahrtsschneise zu schlagen, hatten damals wie heute nicht den Hauch einer Chance. Und die bestehende Tourenroute in Richtung Frasdorf ist nur etwas für Hartgesottene. Ein weiteres Manko der Bahn – ein „Geburtsfehler“, wie es Bürgermeister Huber nennt – kommt dazu: der praktisch nur bei Schönwetter benutzbare Zubringer-Sessellift, der viele potentielle Bahnbenutzer grundsätzlich davon abhält, zur Hochries hinaufzufahren. Dabei wäre die Seilbahn – da sind sich alle Beteiligten einig – für den Fremdenverkehr am Samerberg und in der Region so wichtig. Anton Hötzelperger, der Leiter der Gäste-Information am Samerberg, bringt es auf den Punkt: „Ohne Bahn ist der Tourismus bei uns wie amputiert.“ Gastronomie wie Geschäftswelt spüren dies deutlich. Das Ziel von Gemeinde und Alpenverein müsse es deshalb sein, mit „minimiertem Einsatz“ (Franz Knarr) und einem „ordentlichen Wirtschaftskonzept“ (Georg Huber) das Weiterbestehen der Hochriesbahn zu sichern. Der Samerberger Gemeinderat, der sich in den drei letzten Sitzungen für diese Vorgehensweise ausgesprochen hat, wird in der ersten März-Woche eine wichtige Vorentscheidung treffen. In nichtöffentlicher Sitzung muss über das vorliegende Konzept entschieden werden, das eine Wiederaufnahme des Betriebs von den Osterferien an vorsieht und zunächst wohl bis zum Jahresende befristet sein wird. Bürgermeister Huber hofft, dass die Bahn bis dahin ohne neue Schulden über die Runden kommt. Dann müsse man weitersehen. Im Hinterkopf hat Huber schon ganz klare Vorstellungen, was zu tun wäre, um den „Oldtimer Hochriesbahn“ auf Vordermann zu bringen. An erster Stelle würde da sicherlich der Bau einer neuen, zeitgemäßen Zubringerbahn mit geschlossenen Kabinen als Ersatz für den überholten Sessellift stehen. Ein Drittel der Kosten von bis zu zwei Millionen Euro könnte derzeit über staatliche Förderprogramme in das Projekt fließen. Aber wer bringt den Rest auf? Am Ende dieses Jahres wird man am Samerberg auf jeden Fall klüger sein.

Der alte Seilbahngegner in mir wird sich wohl überwinden und dieses Jahr öfter mal zur Hochries hinauffahren müssen, damit uns die Bahn erhalten bleibt. Und Sie, liebe Leserinnen und Leser, möchte ich zähneknirschend, aber schließlich doch überzeugt vom Sinn der Sache, bitten, das auch zu tun – und nicht nur mit Freikarten!

Herzlichst Ihr Manfred Stöger (nach wie vor AV-Mitglied)

So geht's weiter mit der Hochriesbahn Wer sich über die Zukunft der Hochriesbahn informieren möchte, der kann sich im Internet unter www.samerberg.de über die Lage unterrichten lassen. Die Gemeinde hat zugesagt, ihre Seiten laufend zu aktualisieren. Foto (Rosenheimer Land): Die Hochriesbahn - wohin geht die Fahrt?

Manfred Stöger in Pressewoche vom 1.3.2009

HÄNGEPARTIE HAT EIN ENDE

Hochriesbahn startet am Freitag

In nichtöffentlicher Sitzung hat der Samerberger Gemeinderat am Montag die letzten Hindernisse aus dem Weg geräumt: Am Karfreitag nimmt die Hochriesbahn wieder ihren Fahrbetrieb auf. Ursprünglich hatte die Bahn bereits am 1. April in die Saison starten wollen. Kurzfristig aufgetauchte finanzielle Altklasten hatten dies verhindert.

VON KLAUS KUHN

Samerberg - Zum Jahreswechsel haben die Gemeinde Samerberg und die Rosenheimer Sektion des Deutschen Alpenvereins als Gesellschafter das Ruder der Hochriesbahn übernommen und damit eine Insolvenz abgewendet. Der erste Schritt der neuen Gesellschafter war die Stilllegung der Bahn. Man brauche genügend Zeit für eine finanzielle Bestandsaufnahme, hieß es.

Samerberg-Bürgermeister Georg Huber und der Rosenheimer Alpenvereinsvorsitzende Franz Knorr wollten vor allem sicher stellen, dass weder die Kommune, noch die DAV-Sektion für alte Schulden der Bahn aufkommen müssen. Gerade daran war die ursprünglich für den 1. April geplante Aufnahme des Fahrbetriebs gescheitert.



Fahrbetrieb auf Bewährung: Erst Ende Oktober wird endgültig über die Zukunft der Hochriesbahn entschieden.

1070/08

Kurzfristig waren finanzielle Forderungen aus dem Altbetrieb aufgetaucht. „Diese Forderungen sind jetzt offenbar vom Tisch“, erklärte gestern Huber. Zudem gab es Probleme mit der Finanzierung. Mit der Aufnahme des Fahrbetriebs tat sich eine finanzielle Lücke auf. Sie konnte nur überbrückt werden, indem man Grundstücke der

Bahn belieh. Der Gemeinderat habe der gefundenen Lösung am Montag nun endgültig zugestimmt, so Huber.

Damit kann die Hochriesbahn nun in die neue Saison starten - rechtzeitig vor den Ostertagen. Ab Karfreitag, 10. April, transportieren Sessellift und Kabinenbahn wieder Ausflüger zur Mittelstation und auf den Gipfel des

Rosenheimer Hausbergs.

Endgültig gerettet ist die Hochriesbahn damit aber noch nicht. Es bleibt beim angekündigten befristeten Fahrbetrieb bis Ende Oktober. Dann erfolgt ein Kassentest, der über den weiteren Fortbestand des Betriebs entscheidet. Bislang fuhr die Bahn ein kräftiges Defizit ein - in manchen Jahren mehr

als 200 000 Euro. Mit einem reinen Sommerbetrieb und kräftig reduzierten Kosten will man die Verluste auf einen fünfstelligen Betrag drücken. Dieses Defizit soll dann durch Pachtentnahmen und Sponsorengelder abgedeckt werden.

Ob dies gelingt, ist allerdings noch offen. Samerberg-Bürgermeister wartet vor zu großer Euphorie: „Es geht uns keine Überleben. Es wäre schon ein großer Erfolg, wenn wir uns bis Oktober über Wasser halten.“ Er sieht die anstehende Sommersaison als Bewährungsprobe: „Alle Beteiligten stehen jetzt vor einer echten Herausforderung“, appelliert er an Mitarbeiter und Gesellschafter, aber auch an die Gaststätten-Pächter, die Flugschule sowie die Gletschir- und Drachensportclubs, die alle auf eine laufende Bahn angewiesen sind. „Alle müssen jetzt an einem Strang ziehen und ihren Teil dazu beitragen, dass der Betrieb wirtschaftlicher wird als in der Vergangenheit“, so Huber.

Am Osterwochenende hat die Hochriesbahn für alle kleinen Besucher ein besonderes Angebot parat: Drei Tage lang, von Samstag bis Ostermontag, findet ein lustiges Osterwettbewerb an der Hochries statt. Im „goldenen Osterei“ befindet sich eine Überraschung. Sessellift und Kabinenbahn fahren ab Karfreitag, 10. April, täglich von 9.30 Uhr bis 17 Uhr.

GÜNSTIGE EINHEIMISCHENTARIFE IM OKTOBER

Mit Hochriesbahn geht's aufwärts

Das Schicksal der Hochriesbahn: Anfang des Jahres war es eine Härtepartie mit ungewissem Ausgang. Aber jetzt zeichnet sich ab, dass es mit der Gondelbahn wieder dauerhaft aufwärts geht. Der Gemeinde Samerberg und der DAV-Sektion Rosenheim ist es gelungen, den Fahrbetrieb weitgehend kostendeckend abzuwickeln. Mit Einheimischentarifen im Oktober geht es jetzt in die Herbstsaison.

Samerberg - Seit April fährt die Hochriesbahn wieder - dank Alpenvereinssektion Rosenheim (DAV) und der Gemeinde. Sie waren Ende 2008 als Gesellschafter eingestiegen, als der beliebten Bahn die Insolvenz drohte. Es bliebe aber zunächst bei einem befristeten Fahrbetrieb bis Oktober, hatten die Verantwortlichen damals betont.

Nun steht fest: Es geht weiter. „Wir Verantwortlichen der Hochriesbahngesellschaft sind mit dem bisherigen Verlauf zufrieden und zuversichtlich“, erklären Samerberg-Bürgermeister Georg Huber und Franz Knaat, Vorsitzender des Alpenvereins. „Trotz einiger Schlochwetterphasen ist die Frequenz zufriedenstellend, wenn auch eine wirtschaftliche Ausgeglichenheit noch nicht erreicht wurde. Wir



Dieser tolle Blick aufs Rosenheimer Land und den Chiemsee ist schon von der Hochries-Gondel aus zu genießen - an Oktober-Wochentagen sogar besonders günstig zum Einheimischentarif.

010/09A

hoffen, dass Sessellift und Gondelbahn kostendeckend betrieben werden können, sobald die Altkisten abgebaut sind.“ Aber die Wetterprognosen bis 15. November stehen schon einmal gut.

Die Gaststätten an der Mittel- und Talstation wurden neu verpachtet. „Sie werden zunehmend positiv angenommen. Wenn auch die Altkisten noch große Sorgen bereiten, stellen sich Geschäftsführung und -leitung auf einen eingeschränkten Fahrbetrieb während der Wintersaison, so wie in den

letzten Jahren, ein“, so der DAV-Chef weiter.

Damit scheinen die ersten Hürden auf dem Weg zu einem kontinuierlichen Betrieb genommen und das regional wichtige Angebot, sowohl für Einheimische und Urlauber, gesichert - „vorausgesetzt, dass sich in den technischen Anlagen keine unvorherzusehende Investition aufzut und die erforderlichen personellen Besetzungen weiterhin möglich sind“.

Verantwortliche und Betriebspersonal, die für Be-

trieb, Erhalt und Fortgang der Bahn sorgen, freuen sich über die vielen Kunden, die sich in den vergangenen Monaten den Rosenheimer Hausberg zur Gestaltung ihrer Freizeit ausgesucht haben. Sei es, um die Aussicht weit über das Rosenheimer Land und den Alpenraum zu genießen, Bergwanderungen zu unternehmen oder die optimalen Voraussetzungen für Gleitschirm- und Drachensegelflüge nutzen. Eine Rast auf den Sonnenrassen des DAV-Gipfelhauses, der Mit-

station oder im Tal beim Parkstüberl rundet das Bergenerlebnis ab.

Um möglichst vielen Menschen unserer Region das herrliche Bergenerlebnis gerade in den kommenden Herbsttagen näher zu bringen, bietet die Hochriesbahn den gesamten Oktober über, jeweils von Montag bis Freitag, einen Einheimischentarif für Berg- und Talfahrt für zehn Euro an. „Jeder, der den Sondertarif nutzt, trägt zur weiteren Stabilisierung der Einrichtung bei“, so Knaat. MA



Gemeinde
Samerberg

Hochriesbahn



Sektion Rosenheim
Deutscher Alpenverein

Gemeinde und Sektion halten nach einem Jahr Rückschau

Über 30.000 Fahrgäste nutzten trotz eingeschränktem Fahrbetrieb (10. April bis 15. November) im Jahr 2009 Sessellift und Kabinenbahn der Hochriesbahn. Naherholungssuchende, Feriengäste, Berg- und Flugsportler sind es, die Entspannung vom Alltag auf der oder um die Hochries genießen. Die einen freuen sich über die Bahn. Ist sie doch Anziehungspunkt für den regionalen und lokalen Fremdenverkehr und bietet allen Personen von ganz jung bis ins hohe Alter die Möglichkeit die Bergnatur zu erleben. Andere wünschen sie am liebsten weg, sie fühlen die Idylle Samerberg oder ihre eigene Ruhe gestört. Wieder anderen ist es egal. Aber nun ist es eben mal so: seit 1969/1973 gibt es die Hochriesbahn und immer wieder Situationen und Diskussionen über ein drohendes „AUS“.

Letztmals war es am 23. Dezember 2008 soweit. Um die drohende Insolvenz abzuwenden



Eine der beiden Hochriesbahn-Gondeln

haben sich Gemeinde und Alpenverein dazu entschlossen, keine Ruine entstehen zu lassen und aus touristischen Gründen sowie für die Ver- und Entsorgung der Hochrieshütte die Bahn zu übernehmen. Dies war nur in enger Abstimmung mit dem Landkreis und der Stadt Rosenheim möglich; das Unternehmen Hochriesbahn wurde durch die Sparkasse nahezu schuldenfrei gestellt. Das war für den Gemeinderat Samerberg und die Sektion Rosenheim Voraussetzung für die Übernahme.

Von Anfang an war klar, dass es nicht nur eine Herausforderung ist, was in Jahrzehnten nicht gelang, nun in kurzer Zeit zum Erfolg zu führen. Wir haben es mit einem Wirtschaftsunternehmen zu tun, das keinen Platz hat für Fantasten und Anspruchsdenker. Auch wenn die Gemeinde Samerberg Gesellschafter ist, handelt es sich nicht um eine kommunale Einrichtung, die mit öffentlichen Geldern subventioniert und erhalten wird. Bei den strengen Maßstäben, die heute an eine Finanzierung gestellt werden, gibt es nur Gelder, wenn das Unternehmen Bahn sich selbst trägt. Die regionalen Banken haben eine Kreditgewährung abgelehnt.

Vor diesem Hintergrund war die Ausgangslage nicht einfach. Nach dem Kassensturz befand sich die Hochriesbahn durch aufkommende Altlasten in einem tiefen Loch. Rechtsstreite mit Altgesellschafter und Personal waren eine finanzielle Belastung, auch die ehrenamtliche, unentgeltliche Arbeit von Bürgermeister und Geschäftsführer sowie den Vorstandsmitgliedern der Sektion Rosenheim wurde auf eine

Belastungsprobe gestellt. Es ist auch heute noch nicht alles so, wie wir uns es vorstellen, aber wir haben bereits viel erreicht.

Unter der Organisation von Rudl Bürger hat sich ein neuer Mitarbeiterstamm gebildet. Die Mitarbeiter sind motiviert, ziehen an einem Strang und setzen sich für die Bahn ein. Man kann sich auf den Betrieb der Bahn wieder verlassen. Leider war es nicht möglich, einen eingeschränkten Winterbetrieb an den Wochenenden zu organisieren. Unser Betriebsleiter Thomas Krutzenbichler ist über die Wintermonate in Reit im Winkl tätig und steht uns erst wieder ab April zur Verfügung.

Jens Hoppe wird derzeit zum Betriebsleiter ausgebildet. Ein anderer personeller Ersatz war nicht gegeben, so dass die Bahn vom 15.11.2009 – 1.4.2010 nicht fahren konnte. In dieser Zeit erfolgten aber Wartungsarbeiten

und TÜV-Prüfung.

Gott sei Dank sind wir von technischen Ausfällen verschont geblieben. Die Unsicherheit einer neuen Steuerung mit 300.000 – 500.000 Euro Investitionskosten besteht allerdings. Neben diesen Investitionsrisiken gibt es auch noch aufgestauten Instandhaltungsbedarf insbesondere an den Gebäuden der Berg- und Talstation.

Das Bergbahnstüberl blieb geschlossen, zur Mittelstation ist nicht nur die „Kräuterhexe“ Frau Christl Auer als Pächterin wieder zurückgekommen, auch ihre alten Stammgäste freuen sich über das beliebte Ausflugsziel. Die Talstation ist an Martin Chaudhry neu verpachtet, nach Behebung von baulichen Mängeln und Auflagen des Gewerbeaufsichtsamtes sind die Anlaufschwierigkeiten behoben.

Einnahmen		Ausgaben	
Kabinenbahn und Sessellift	299.000 Euro	Personalkosten	216.000 Euro
Parkplatz	30.000 Euro	Strom, Versicherungen	67.000 Euro
Antennen	49.000 Euro	Instandhaltungen	52.000 Euro
Vermietung und Verpachtung	21.000 Euro	Anderer Betr. u. Verw.kosten	61.000 Euro
Sponsoring Sparkasse	15.000 Euro	Darlehenstilgung und -zinsen	25.000 Euro
Sonstiges	6.000 Euro	Altverbindlichkeiten	55.000 Euro
		Akt. Anlageverm. (u. a. Ablösen)	16.000 Euro
Gesamte Einnahmen	420.000 Euro	Gesamte Ausgaben	492.000 Euro

Operativer liquider Jahresfehlbetrag: 72.000 Euro

Abschreibungen von ca. 30.000 Euro sind dabei nicht berücksichtigt.

Die vorübergehende Deckung dieses Verlustes erfolgte durch Darlehen der Gemeinde Samerberg und der Sektion Rosenheim.

Die Finanzen

Es gehört zu unseren Sorgfaltspflichten für ein von einer Gemeinde und einem Verein zu verantwortendes Unternehmen, den Bürgern und Vereinsmitgliedern die Finanzen offen auf den Tisch zu legen. Die vorläufigen Bilanzzahlen finden Sie in dem Kasten auf Seite 51.

Das Wirtschaftsunternehmen Bahn kann aus dem Bahnbetrieb heraus nicht bestehen. Die Betriebskosten für Personal, Versicherung, Energie u. a. können nicht durch die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb gedeckt werden. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern lassen. Durch die Vermietung für Antennenanlagen an der Bergstation und die Einnahmen aus Parkgebühren, Pachteinahmen aus Flugschule und Gaststätten können die Mindereinnahmen des Fahrbetriebs zum Teil reduziert werden.

Dass wir in dem ersten Jahr unseres Engagements in dem angesprochenen tiefen Loch nicht tiefer gefallen sind, haben wir neben den erfreulichen Einnahmen aus Parkgebühren und zuverlässigen Pachtzahlungen dem Sponsor Sparkasse zu verdanken. Dass dies keine Dauerlösung darstellt, ist uns bewusst.

Unser Wirtschaftsplan für 2010 stimmt uns optimistisch. Wir müssen uns auf das Kerngeschäft – den Bahnbetrieb – beschränken, für

Attraktionen und Events fehlen uns finanzielle Mittel. Das kann ein Betätigungsfeld für den gegründeten Förderverein Hochriesbahn sein. Unsere Zuversicht lassen wir uns auch nicht von den unseriösen Geschäftspraktiken der Altgesellschafter/-geschäftsführer, die uns auch dieses Jahr weiter belasten, nehmen.

Trotzdem: Wir werden weiter mit unserem ehrenamtlichen, unentgeltlichen Einsatz den Wirtschaftsbetrieb „Hochriesbahn“ seriös und diszipliniert führen. Für Wohltaten ist kein Platz. Der Fahrpreispolitik, mit am Markt durchsetzbaren Tarifen, sind Grenzen gesetzt. Keine Ausgabe, die nicht unbedingt erforderlich ist, bestimmt das tägliche Handeln. Aus einem Sack, in dem nichts drin ist kann man auch nichts herausholen. Von selbst läuft nichts, es ist harte unternehmerische Arbeit erforderlich um, die Hochriesbahn nicht für uns, sondern für unsere Erholung suchenden Gäste und Naturfreunde zu erhalten.

Gegenwind, Eigennutz und Anspruchsdenken führen nicht zum Erhalt. Allen, die uns bisher unterstützt haben, ein herzliches Dankeschön. Wir hoffen auf eine Saison mit viel schönem Wetter und vielen zufriedenen Fahrgästen. Die Aufnahme des Fahrbetriebes wird voraussichtlich am 1. April 2010 stattfinden.

Für die Gesellschafter der Hochriesbahn:

Gemeinde Samerberg

Georg Huber
Bürgermeister

Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins

Franz Knarr
1. VorsitzenderDieter Vögele
Schatzmeister

„Hochriesbahn auf gutem Wege“

Betreiber-GmbH ist von ihrem Konzept überzeugt

Samerberg/Rosenheim – Vor zwei Jahren war die Seilbahn auf dem Rosenheimer Hausberg, der Hochries, wieder einmal und diesmal endgültig vor dem wirtschaftlichen Ausgestanden. Um eine Insolvenz zu verhindern, taten sich die Gemeinde Samerberg und die Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins zusammen, um die Seilbahn gemeinsam weiterzuführen.

Während die Samerberger die Anlage als integralen Bestandteil ihres Tourismus-Angebotes erhalten sehen wollten, stand für den Rosenheimer Alpenverein die umweltfreundliche Erschließung des Wandergebietes und die Versorgung der vereinsigenen Traditionshütte auf dem Gipfel der Hochries im Vordergrund. Die Gemeinde besaß fortan zwei Drittel an dem als GmbH geführten Unternehmen, der DAV ein Drittel.

Als Verantwortliche zeichnen der Bürgermeister der Gemeinde Samerberg, Georg

Huber, sowie der Vorsitzende der Rosenheimer, nahezu 8000 Mitglieder zählenden DAV-Sektion, Franz Knarr, und deren Schatzmeister, Dieter Vögele. Zum Geschäftsführer der GmbH wurde Andreas Müllinger bestellt, im Hauptberuf Geschäftsleiter der Gemeinde Samerberg.

Wie die vier Akteure heute betonen, befindet sich die wirtschaftliche Entwicklung der Bahn trotz aller Schwierigkeiten „auf einem guten Wege“. Die fast altlastenfreie Übernahme der Bahn, die von ihren Vorbesitzern nicht immer nach strengen kaufmännischen Gesichtspunkten geführt worden sei, haben einen Betrieb der Bahn ermöglicht, der zunehmend die Aussicht auf einen ausgeglicheneren Haushalt eröffnet. Neben den Einnahmen aus dem Fahrbetrieb von Sessellift und Kabinenbahn stünden Einkünfte aus dem Parkplatz an der Talstation und aus den für die auf dem Ge-

henden Antennen zur Verfügung. Weitere Einnahmequellen seien Beträge aus Vermietungen und Verpachtungen, zum Beispiel die Gaststätten an der Tal- und Mittelstation oder der Räume für die Flugschule.

Neben einer sparsamen Betriebsführung und straffen Personalstruktur wollen die Verantwortlichen auch auf den Abbau von Privilegien hinarbeiten, die sich im Laufe der Zeit beim Fahrbetrieb zu Lasten der Einnahmen als vermeintliche „Gewohnheitsrechte“ entwickelt hätten. Dies aber, so betont insbesondere Bürgermeister Huber, soll ohne „Porzellan zu zerschlagen“ geschehen. Als Grundsatz müsse in Zukunft gelten: „Wer fährt, der zahlt“.

Als „Damoklesschwert“ über dem finanziellen Geschäftskonzept sehen die neuen Betreiber die Sorge vor einer großen Reparatur an der derzeit funktionierenden, aber doch in die Jahre gekommenen technischen Anlage. Davon seien jedoch



Lokaltermin an der Mittelstation (von links): Franz Knarr, Andreas Müllinger, Thomas Krutzenbichler, Georg Huber, Dieter Vögele und Jens Hoppe, Betriebsleiter der Hochriesbahn.

FOTO KRONAST

keine sicherheitsrelevanten Teile betroffen: „Wenn wir die nächsten zwei bis drei Jahre gut überstehen, dann schreckt uns auch die Belastung durch eine größere Reparatur nicht mehr“, sind sich die Akteure einig.

DAV-Schatzmeister Dieter Vögele hat in einer über 1000 Seiten umfassenden Dokumentensammlung die Geschichte der seit jeher engen

Beziehung der Rosenheimer zu ihrem „Hausberg“ und der vor bald 100 Jahren entstandenen DAV-Hütte auf dem Hochriesgipfel lebendig werden lassen. Darin wird deutlich: Die Bahn hat seit jeher mit Problemen, Widerständen und Turbulenzen zu kämpfen. Dass damit nun endlich Schluss sein soll, darin sind sich nicht nur die Verantwortlichen einig.

Die Hochriesbahn hat wegen Wartungs- und Revisionsarbeiten derzeit den Fahrbetrieb eingestellt. Während der Weihnachtsferien und an den Faschingstagen wird die Seilbahn fahren, zusätzlich eventuell auch an Schönwetter-Wochenenden.

Der tägliche Betrieb wird dann am 1. April 2011 wieder aufgenommen.

sk

Dicke Luft im Fliegerparadies



Abheben auf der Hochries: ein wunderbares Gefühl. Doch Bahnbetreiber und Flugschule gehen jetzt getrennte Wege.

VON LUDWIG SIMETH

Abheben auf der Hochries: e

Die Hochries gilt als Paradies für Gleitschirm- und Drachenflieger. Doch auf dem Rosenheimer Hausberg herrscht seit Jahren dicke Luft. Folge: Die Betreiber der Hochriesbahn haben jetzt den Vertrag mit der Flugschule gekündigt. „Das ist schon brutal, wie mit uns umgesprungen wird“, sagt Robert Niederreuther, Gründer und Inhaber der Flugschule. „Mit Feinden will ich ehrenamtlich nicht mehr zusammenarbeiten“, kontert der Rosenheimer Alpenvereinsvorsitzende Franz Knarr (DAV).

Samerberg – Eigentlich müssten Bergbahnbetreiber und Flieger auf der Hochries um die Wette strahlen. Denn die Bahn fährt und schreibt auch noch schwarze Zahlen – eine gute Nachricht auch für die Fluggäste, die inzwischen wieder auf einen verlässlichen Partner zählen können, der sie samt Drachen oder Gleitschirm den Berg hinauf bringt.

Noch vor wenigen Jahren war das ganz anders. Da hing die Bahn auch im übertragenen Wortsinn in den Seilen: Der marode Betrieb rutschte immer tiefer in die Schulden – bis 2008 der Strom abgedreht wurde. Da stand die Hochriesbahn still, eine Pleite drohte und mit ihr die Schließung auf Dauer.

Die Politik hatte die Bahn – immerhin ein Tourismusfaktor mit hohem Freizeitwert in der Region – schon abgeschrieben. Die Insolvenz schien unabwendbar. Doch dann rangen sich die Gemeinde Samerberg und die Rosenheimer DAV-Sektion dazu durch, Anfang 2009 als Betreiber einzusteigen. Das Ziel: die finanzielle Talfahrt mit einem entschlossenen Tritt auf die Schuldenbremse zu stoppen.

Vier Jahre später nennt Andreas Müllinger von der Gemeinde Samerberg, sogenannten Bahn-Geschäftsführer

Hochriesbahn in Zahlen

Betriebsjahr 2012, **Einnahmen:** 500 000 Euro (alle Zahlen gerundet). Haupteinnahmequelle ist die Beförderung von Kunden mit der Kabinen- und Sesselbahn (350 000 Euro), gefolgt von Gebühren der Telekom für den Antennenbetrieb (100 000 Euro) und Parkplatzerlöse (50 000 Euro). **Ausgaben:** 370 000 Euro. Größte Posten sind Personal- (200 000 Euro) sowie Strom- und Versicherungskosten (60 000 Euro). **Überschuss:** 130 000 Euro. Damit werden Rücklagen gebildet. In ein paar Jahren, so die Betreiber, müssen neue Tragselle her. Kosten: 200 000 Euro. Auch die Tage der Elektrik (sie stammt aus den Siebzigern) seien gezählt. Eine neue Steuerung werde zwischen 400 000 und 500 000 Euro kosten.

im Minijob, im Gespräch mit den OVB-Heimatzeitungen Zahlen, von denen man 2009 nicht einmal zu träumen gewagt hätte: Den Ausgaben von rund 370 000 Euro stehen Einnahmen von 500 000 Euro gegenüber.

Das heißt: Die selbe Bahn, die vor der Rettungsaktion 15 Jahre lang zwischen 100 000 und 300 000 Euro Verlust pro Saison eingefahren hatte, machte 2012 ein



Keine Hängepartie mehr: Die Hochriesbahn schreibt schwarze Zahlen. FOTOS RE

pro Flieger-Zehnerkarte hält er für überzogen – eine Preispolitik, die treue Vielflieger vergraule.

„In der Fliegerszene brodelte es. Wenn im Mai auch die anderen Bahnen öffnen, werden viele zum Hochfelln, Rauschberg oder nach Österreich abwandern“, sagt Niederreuther voraus, der auch kritisiert, dass die Bahnbetreiber seit 2009 kaum einmal den Dialog gesucht, sondern Schule und Flieger stets vor vollendete Tatsachen gestellt hätten.

Knarr und Müllinger sehen das ganz anders. Samerbergs Bürgermeister Georg Huber habe 2009 einen flammenden Appell an Gastwirte, Mitarbeiter, Flug- und Skischule sowie Drachen- und Gleit-

schirmflieger gerichtet. Alle sollten nun an einem Strang ziehen. Aber das habe die Flugschule nie getan, stattdessen ständig für Unruhe gesorgt und öffentlich Gemeinde- und DAV-Vertreter kritisiert. „Jetzt war das Maß voll, so können Partner nicht zusammenarbeiten“, begründeten Knarr und Müllinger die Kündigung des Miet- und Pachtvertrags.

Die Preise seien angemessen und hielten dem Vergleich mit anderen Bergbahnen stand. Wegen der Fluggeräte müsse man die Sessellifte mit Extra-Auflagen ausstatten, mehr Personal sei notwendig und in der Kabinenbahn weniger Platz. Da sei ein Aufschlag – ähnlich wie bei Bahnreisenden fürs Fahrrad – nur angemessen. Und was die Preisgestaltung betrifft, sieht Knarr keinen Gesprächsbedarf: „Die Tarife sind unsere Sache. Wir reden der Flugschule oder dem Bikepark diesbezüglich ja auch nicht drein.“

Wie geht es jetzt weiter? Die Bahnbetreiber glauben nicht, dass die Flieger jetzt in Scharen abwandern. Und sie hoffen darauf, dass das Gebäude schon bald wieder genutzt wird – in ähnlicher Form. Indessen wird Niederreuther seine Schule (sechs Arbeitsplätze) im Juli vorübergehend in Brannenburg einrichten.



Gemeinde
Samerberg

5 Jahre



Die Ausgangslage ist bekannt.

- Auf Grund bestehender Zahlungsunfähigkeit der Hochriesbahn Samerberg GmbH war diese gesetzlich verpflichtet einen Insolvenzeigenantrag zu stellen. Die Frist dafür war der 23. Dezember 2008.
- Da die Verhandlungen, zur Rettung der Hochriesbahn, mit privaten Investoren nicht einvernehmlich mit den Interessen insbesondere der Gemeinde waren und das wirtschaftliche Konzept nicht tragfähig erschien, scheiterten diese. Um eine Zerschlagung der Hochriesbahn durch ein Insolvenzverfahren abzuwenden haben Gemeinde Samerberg und Sektion Rosenheim des Deutschen Alpenvereins die Geschäftsanteile der Hochriesbahn erworben und sind seit dem Gesellschafter und Eigentümer der Hochriesbahn.
- Dieser Schritt zum Erhalt der Hochriesbahn erfolgte
 - um sie der Allgemeinheit, dem Fremdenverkehr und Tourismus des Samerberg, dem Naherholungsgebiet und der Ferien- und Freizeitregion Rosenheimer Land zu erhalten und
 - um die Alpenvereinschütte, auf dem Wahrzeichen des Samerbergs auf der Hochries, natur und umweltverträglich zu ver- und entsorgen.

Hoffnungsvoll aber auch gut gläubig sind die neuen Eigentümer an das Abenteuer Hochriesbahn herangegangen.

Rückschauend: der Scherbenhaufen war größer als erwartet.

Kurz:

Nach „Kassensturz“ und Abwicklung erheblicher Altlasten fährt die Bahn nun fünf Jahre ohne dass fremde Gelder bzw. Gemeinde- bzw. Vereinsgelder eingesetzt wurden.

Auch stehen öffentliche Gelder für den Bahnbetrieb nicht zur Verfügung.

Als Treuhänder fremden Vermögens sind die Eigentümer auf Substanzerhalt und dazu nach der Gemeindeordnung auf Wirtschaftlichkeit verpflichtet.

Zum Vermögenserhalt erfolgte eine Betriebsaufspaltung in Besitzgesellschaft (Immobilien und Betriebsvorrichtungen) und Betriebsgesellschaft (Bahnbetrieb).

Alles kam auf den Prüfstand:

Die geschäftspolitische Konzentration galt dem Kerngeschäft, dem „Bahnbetrieb“ sowie der Einführung unternehmerischer Strukturen.

Auf Grund der defizitären Wintermonate wurde der Ganzjahresbetrieb auf Sommerbetrieb umgestellt. Mit der Neustrukturierung des Personals konnten die Personalkosten auch auf Grund des ehrenamtlichen und unentgeltlichen Einsatzes seitens der Gesellschafter um 40 % gesenkt werden. Der Betriebsaufwand wurde auf das Kerngeschäft reduziert (z. B. kein Fuhrpark, keine Instandhaltungen in unwirtschaftliche Gaststätten, kein Werbeshop u.v.a.).

In den Jahren seit Bestehen (1969) nicht vorgenommene aber unaufschiebbare Instandhaltungen sowie Verbesserungen des Erscheinungsbildes belasten die Jahresergebnisse wesentlich (Instandhaltungen 2009 – 2013 380.000 Euro).

Dazu kommen noch nicht ausgeführte verpflichtende Maßnahmen die zum Erhalt der aufsichtsrechtlichen Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern vorzunehmen sind (Erneuerungen an Betriebsvorrichtungen: neue Steuerung der Kabinenbahn ca. 700.000 Euro, Seileaustausch, TÜV Auflage, 2019 ca. 200.000 Euro, Brandschutzmaßnahmen 80.000 Euro).

Um dem nachkommen zu können ist ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb erforderlich, der es zulässt entsprechende Rücklagen zu bilden.

Die Gesellschafter sind zuversichtlich, dass bei Fortsetzung des bisher erfolgreichen Weges die Hochriesbahn weiter fährt.



Gemeinde und Verein sind den Gemeindegürgern und Vereinsmitgliedern für das anvertraute Vermögen verpflichtet Rechenschaft zu legen.

Die Jahresabschlüsse für die Geschäftsjahre 2009 – 2012 wurden von der Steuerkanzlei Popp erstellt und von der

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft AGP GmbH Traunstein

für die Hochriesbahn Samerberg GmbH und die Hochries-Bergbahn GmbH geprüft.

Für jede Gesellschaft wurde der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.

Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Die Jahresabschlüsse sind im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht

Renovierung...



Kasse Talstation



Parkstüberl Talstation



Parkplatz



Infostand mit Wanderkarte

...und Neugestaltung der Talstation



Talstation mit Wanderkarte und Werbeträger



Neugestaltung der Talstation mit Werbeträger einheimischer Unternehmen

Sanierung, Renovierung und Neugestaltung der Mittelstation





Renovierung und Neugestaltung



Bergstation mit Wanderkarte und Werbeträger



Sanierungsmaßnahmen Bergstation



Die Vermietung und Verpachtung an der Bergstation für Telekommunikationseinrichtungen (Antennen) ist wirtschaftlich von existenzieller Bedeutung für die Einnahmen der Hochriesbahn



*Danke unseren Bergbahnkunden
ob als Naturgenießer oder – Sportler – Wanderer, Biker, Flieger*









Danke unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Geschäftsführer Andreas Müllinger (Mitte) mit den verantwortlichen Betriebsleitern Jens Hoppe (rechts) und Thomas Krutzenbichler (links) für das ganze Hochriesbahnteam

Betriebswirtschaftlich über dem Berg

Den Jahreswechsel 2008/2009 wird Samerbergs Bürgermeister Georg Huber nicht vergessen: Die drohende Insolvenz der Hochriesbahn sorgte damals für schlaflose Nächte. Heute, fünf Jahre nach der Übernahme durch eine „Koalition“ Gemeinde und Deutschem Alpenverein (DAV), raubt die Bahn dem Bürgermeister nicht mehr den Schlaf. Denn das Retter-Quartett mit Huber und Andreas Müllinger von der Gemeinde Samerberg, Franz Knarr und Dieter Vögele von der DAV-Sektion Rosenheim, kann zum ersten Mal nach 40 Jahren stolz verkünden: „Der Bahnbetrieb trägt sich selbst und ist für die Zukunft gesichert.“

VON HEIKE DUCZEK

Samerberg – „80 Jahre Hochriesbahn: Traum und Wirklichkeit“, hat der Schatzmeister der DAV-Sektion Rosenheim, Dieter Vögele, seine Dokumentation über die Hochriesbahn genannt. Ein Titel, der passt: Denn seit den 30er-Jahren hat die Bahn viel Anlass zum Träumen gegeben, viele Luftschlösser gebaut und ebenso viele Hoffnungen begraben – und ist heute, zum Jahreswechsel 2013/2014, endgültig in der Wirklichkeit angekommen. Sektorkorken werden nicht knallen in der Gemeindeverwaltung Samerberg und in der DAV-Geschäftsstelle Rosenheim. Doch angesichts der Tatsache, dass es nach fünf schweren Jahren gelungen ist, die letzten übernommenen Darlehen zu tilgen, kommt bei den ehrenamtlichen Geschäftsführern Huber, Müllinger, Knarr und Vögele doch etwas verhaltene Feierlaune auf.

Wobei: Anlass zu ausgelassener Freude gibt es nicht, betont Vögele, der als Banker im Ruhestand bei der Hochriesbahn die ungeliebte Rolle des kühlen kaufmännischen Rechners übernommen hat. Dass er als Schatzmeister der DAV-Sektion Rosenheim einmal auch betriebswirtschaftliche Verantwortung für eine Bergbahn übernehmen würde, damit hätte Vögele nicht einmal im Traum gerechnet.

An die Rolle als Gesellschafter musste sich auch Samerbergs Bürgermeister Huber erst gewöhnen. Schlaflose Nächte hat ihm dieses Engagement nach der Übernahme vor fünf Jahre zwar nicht mehr bereitet. „Hinter uns liegt jedoch ein steiniger Weg“, bekennt er offen. Dieser war gepflastert mit unpopulären und umstrittenen Entscheidungen: Dazu gehörte der Entschluss, sich ganz auf die Kernkompetenz der Bahn, den Transport von Wanderern und Bergsportlern, zu konzentrieren, eine strikte Preispolitik einzuführen, die alle Benutzergruppen gleichbehandelt, und die Umstellung auf einen reinen Sommerbetrieb.

Dass der Bahnbetrieb nach der Übernahme durch Gemeinde und DAV-Sektion Rosenheim schnell schwarze Zahlen schrieb, liegt außerdem an der Tatsache, dass die Geschäfte im Ehrenamt geführt werden. Alle Einnahmen dienen der Deckung der Betriebskosten und dem Aufbau von Rücklagen, fließen also zu hundert Prozent in die Gesellschaft zurück. Kein Geld wird mehr aus dem Betrieb herausgezogen, öffentliche oder Steuergelder auch nicht als Finanzspritzen hineingegeben.

Mittlerweile ist die Kritik am pragmatischen Konzept trotz immer wieder aufflammender Diskussionen um die Winterpause und die Preise für spezielle Benutzergruppen verstummt, wird allgemein anerkannt, dass die ungewöhnliche Allianz von Alpenverein und Gemeinde eine Lift-ruine am Samerberg erspart hat. Hätte die 2008/2009 übernommene Bahn nicht gerettet werden können, wäre außerdem als Ersatz der Bau einer Wirtschaftsstraße zur Versorgung der Gipfelhütte notwendig gewesen.

Absage an Traumtänzer

Eine Bauchlandung der Bahn konnte jedoch verhindert werden, freuen sich die Verantwortlichen Knarr, Vögele, Huber und Müllinger. Doch trotz der Tatsache, dass sich der Betrieb mittlerweile selbst trägt, bleiben sie auf dem Boden: In den nächsten fünf Jahren stehen für etwa eine

Million Euro Investitionen in die Technik (neue Steuerung der Kabinen und Auswechseln der Seile) auf der Agenda. Es gilt, dafür hohe Rücklagen aufzubauen. Dies geht nach Informationen von Vögele nicht durch den Fahrbetrieb. Einnahmen generieren die Gesellschafter jedoch auch durch die Tatsache, dass der Standort begehrt für Telekommunikationseinrichtungen ist, und durch Parkgebühren.

Trotzdem: „Traumtänzer und Anspruchsdenken dürfen nicht wieder Fuß fassen“, lautet der Appell des DAV-Sektionsvorsitzenden Knarr.

Träume sind Schäume: Diese Binsenwahrheit unterstreicht auch die 80-jährige Geschichte der Hochriesbahn. Sie erzählt von der Goldgräberstimmung des aufkommenden Wintersporttourismus in den Alpen, von hochfliegenden Plänen für einen „Ski-zirkus auf der Hochries“, welche im wahrsten Sinne des Wortes am steilen Nordhang zerschellten, und vom Pleitegeier, der mehrfach über dem Gipfel kreiste. All diese finanziellen Talfahrten, Auf und Ab haben auch die OVB-Heimatzeitungen intensiv verfolgt. Die Hochriesbahn war immer für eine - früher meist negative, in den vergangenen fünf Jahren positive - Nachricht gut.

Der Grund: Träume von einer Hochries als Wintersportparadies, die in den 30er-Jahren aufkamen. 1934 titelt der „Rosenheimer Anzeiger“ erstmals: „Eine Drahtseil-Bahn auf die Hochries?“ – und spricht enthusiastisch davon, dass „ein neues, für Rosenheim, den Chiemgau und den Samerberg hochwichtiges Projekt vor der Inangriffnahme“ stehe.

Die Bahnstrecke mit Halt in Frasdorf hatte einen Massenansturm von Wintersportlern ausgelöst. Sogar Sonderzüge führen. An einem Wochenende gingen 2000 bis 3000 zu Fuß auf den Gipfel. Der Bau einer Drahtseilbahn scheiterte jedoch unter anderem am Naturschutz, berichtet der „Rosenheimer Anzeiger“ 1936. Als zweites Argument wird „Rücksicht auf die Erhaltung der Lebensfähigkeit der Wendelsteinbahn“ genannt.

1953 meldete unsere Zeitung: „Ein alter Plan wird wieder aktuell – kleine Kabinenseilbahn auf die Hochries“. Doch der erneuten Euphoriewelle folgte wieder die Ernüchterung. Erst Ende der 60er-Jahre gab es die Bau- und Betriebsgenehmigung für eine Seilbahn von Grainbach auf die Hochries. Ihm war laut Rosenheimer Anzeiger „ein Aufsehen erregender Grundstückshandel“ vorausgegangen.

Eine Kapitalgesellschaft sammelte danach Geld von 1200 Kommanditen – darunter viele Samererger Bürger.

Sie glaubten dem Versprechen, „eine Kapitalanlage der Vernunft“ geleistet zu haben, und der Aussicht auf eine bis zu 16-prozentige Verzinsung.

Sie erwies sich jedoch als Seifenblase: Die 1973 in Fahrt gesetzten Gondeln standen bereits 1977 unter Zwangsverwaltung.

1980 folgte die Zwangsversteigerung. Die vielen Kleininvestoren verloren ihr Geld.

Der Grund: hochfliegende Träume von einem Ski-El dorado auf der Hochries, die nicht umzusetzen waren. Die OVB-Leser diskutierten bereits in den 70er-Jahren über die Frage, ob ein Massen-Wintersporttourismus auf der Hochries dem Naturerlebnis schade, kritisierten die „Landschaftszerstörung“ durch einen „Ski-Zirkus“, wiesen auf die Lawinengefahr hin und warnten vor einer „Schuttthalde“ auf der Hochries. Doch es waren vor allem technische Gründe, die das neue Wintersportgebiet stoppten. Denn die Bahn führte in ein Gebiet, das dafür überhaupt nicht geeignet ist. Für eine Skiabfahrt ins Tal hätte eine breite Schneise in den Nordhang der Hochries geschlagen werden müssen. Hinzu kam ein Gefälle von mehr als 30 Grad. Auch die Hoffnung auf große Geschäfte mit dem Wintertourismus zerbarst: Die österreichischen Alpen machten den oberbayerischen kräftig Konkurrenz. Und der Schnee erwies sich als unberechenbarer Faktor.

„Wirtschaftliche Talfahrten“

Trotzdem wagte 1980 ein privater Investor mit einer Beteiligungsgesellschaft den Kauf der Bahn. Doch auch ihm und seinen Nachfolgern gelang keine finanzielle Gesundung. Das OVB berichtet über „wirtschaftliche Talfahrten“, stillstehende Bahnen, „abgebaute Sessel“, einem „Verwirrspiel“



Ungewohntes Bild: Die Hochriesbahn im Winter auf dem Weg zum Gipfel.

rund um den Betrieb und die Finanzierung. Jährliche Verluste: bis zu 280000 Euro. Anfang des neuen Jahrtausends folgen Rettungsversuche – unter anderem durch den geplanten Baulandverkauf zugunsten der Bahn, für den sogar ein Bürgerentscheid notwendig wurde, und das endgültige Abrücken vom Massenbetrieb in Richtung „sanften Tourismus“.

2008 dann der Schock: „Hochriesbahn stand still“, wie die OVB-Heimatzeitungen berichten. Tiefpunkt: die drohende erneute Insolvenz. Zwischen den Feiertagen rund um den Jahreswechsel jagte eine Krisensitzung die nächste. Einen Tag vor Silvester fiel dann die Entscheidung, die die Rettung brachte: Gemeinde Samerberg (65 Prozent) und Alpenverein, Sektion Rosenheim (35 Prozent) übernahmen das angeschlagene Unternehmen –

eine Entscheidung, die von Stadt und Landkreis Rosenheim unterstützt und durch einen Forderungsverzicht der Bank möglich wurde.

Seitdem umweht den Gipfel des Rosenheimer Hausberges, zu dem die Seil- und Kabinenbahn hinaufführt, ein anderer Wind. Seine Richtung erhält er durch eine „konsequent betriebswirtschaftlich orientierte Geschäftsführung“, so Vögele. Die Konzentration auf das Kerngeschäft hat dazu geführt, „dass die Hochriesbahn Samerberg GmbH als verlässlicher Partner für den Tourismus in der Region gilt“, ist Knarr überzeugt.

Mit Altlasten hat die Bahn trotzdem noch zu kämpfen: Überraschende Nachwirkungen aus den Verträgen der einstigen Gesellschafter beinträchtigen nach wie vor die Arbeit, bedauern Knarr und Vögele.

Mit 97 auf den Gipfel: Bahn macht's möglich

Gemeinsam mit Geschäftsführer Müllinger und Bürgermeister Huber als Vertreter der Gemeinde Samerberg werden sie auch diese Foto re Hürden bewältigen. Die Bergfreunde können sich deshalb darauf verlassen, dass die Bahn fährt – von Ostern bis Allerheiligen. 25000 bis 35000 Passagiere befördert sie pro Jahr – darunter nicht nur Wanderer und Ausflügler, sondern auch Radler, die den Bikepark besuchen, Drachen- und Gleitschirmflieger. Und viele Familien mit kleinen Kindern, die zu Fuß den Rosenheimer Hausberg noch nicht erklimmen können.

Was auch für viele gehbehinderte Senioren gilt, die dank der Bahn den sensationellen Ausblick auch im Alter genießen können. Oder das Schafkopfen auf dem Gipfel, das ein 97-jähriges DAV-Mitglied regelmäßig genießt: Die Bahn macht's möglich.

Für viele Ältere, die jahrzehntlang den Berg zu Fuß erklimmen haben, hält sie die Erinnerungen an die Gipfelstürmerzeiten wach.

WIR DANKEN
UNSEREN
WERBE-
PARTNERN...

Viel Spaß auf der Hochries!



Sparkasse
Rosenheim-Bad Aibling



Wirtschaftlicher Verband
der Stadt und des Landkreises Rosenheim e.V.
**Wir wünschen
gute Fahrt!**

Förderer von Wirtschaft, Tourismus,
Sport und Kultur in der Region Rosenheim

Stäber Alm



GEFÖRDERTE
KUNDFREIHEITEN
OFFENSTUNDE
10.00 bis 18.00 Uhr
11.00 bis 18.00 Uhr
12.00 bis 18.00 Uhr
13.00 bis 18.00 Uhr
14.00 bis 18.00 Uhr
15.00 bis 18.00 Uhr
16.00 bis 18.00 Uhr
17.00 bis 18.00 Uhr
18.00 bis 18.00 Uhr

Nach dem Gipfel
ins Dorfcafé!

Große
Auswahl an
Torten,
Kuchen
und Gebäck
aus unserer Backstube

DER DORFBÄCKER
DAS DORFCAFE

Der Dorfbäck:
Ish. Wolfgang Sammlberger
Hochriesstr. 36, 81122 Sommerberg
Mo-Fr 11-12 Uhr
Sa-Fr 10-18 Uhr (Brotbacken) 17 Uhr
So 11-17 Uhr
www.dorfbaecker.de

Der Dorfbäcker:
Ish. Wolfgang Sammlberger
Burgstr. 6, 81111 Badmühl
Mo-Fr 10-18 Uhr
Sa 10.00-12 Uhr
So 11-18 Uhr
www.dorfbaecker.de

Nur noch 10 Minuten bis
zum Gipfel des Genusses

Flötzingler Bräu
Rosenheim

100% Malz
100% Hopfen
100% Wasser

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

Frühlingsideen -
einfach loslegen!

OB

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

OB

Schuh & Trachten Auer samberg

... vom Wildbock bis zum Hirsch

... vom Wanderschuh bis zum Bergschuh
und immer eine Auswahl an Schuhen 2. Wahl

... das alles gibt's
beim Auer!

MEINDL
HILF
LUDWIGS

Am Anger 4, 81122 Sommerberg
Tel: +49 0 82 37 87 97
www.schuh-auer.de

www.schuh-auer.de

10x
in Bayern

Seit über 50 Jahren traditionell hochwertige
Fleisch- und Wurstwaren

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

www.metzgeri-palmerberger.de

Dufbräu
Berggasthof - Hotel

... ein kleines Stück Bayern

Berggasthof Hotel Dufbräu - Duf 1
81122 Samenberg - Tel. 08012 8226
info@dufbräu.de www.dufbräu.de

Berggaststätte
zur Kräuterhexe
Mittelstation Hochriesbahn

Inhaberin Christa Auer
Telefon: 0 80 32 - 98 79 50
Handy: 0152 - 29 21 97 45
Dienstag Ruhetag

Meine Heimat.
Mein Geschmack.

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

www.schuh-auer.de

Zum Enten wirt

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

Größter Sport & Bike
Anbieter in der Region

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

www.sport.de

Immer einen
Ausflug wert.

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

www.weko.com

Das Flugerlebnis

Freude & Herzklopfen
...oder einfach nur
Glück!

100% Markt Rosenheim - Georg Arber Str. 13
100% Markt Garmisch-Partenkirchen - Im Park 14
100% Markt Badmühl - Rindlstr. 2

www.tandemfliegen.info

Die Bahn fährt – hoffentlich für immer –

Die HOCHRIESBAHN SAMERBERG

Auf geht's -

Einsteigen - wir bringen Sie zum Gipfel im Wanderparadies!

DAV
Sektion Rosenheim
Deutscher Alpenverein

Gönnen Sie sich einen schönen Ausflug