

Dicke Luft im Fliegerparadies

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).



Abheben auf der Hochries: ein wunderbares Gefühl. Doch Bahnbetreiber und Flugschule gehen jetzt getrennte Wege.

VON LUDWIG SIMETH

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, sozusagen 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 Tragseile 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

fettes Plus von 130 000 Euro.

Diese betriebswirtschaftliche Meisterleistung begründet DAV-Chef Knarr mit einer einfachen Formel: Wer fährt, der zahlt. Anders ausgedrückt heißt das: Seit die Gemeinde und der 8800 Mitglieder starke Rosenheimer DAV die Hochriesbahn führen, ist es mit Geschenken und Sondervergünstigungen vorbei.

Die Gleitschirm- und Drachenflieger kommen in den Augen von Niederreuther jedoch zu schlecht weg. Seit 1994 befindet sich seine Schule in einem Gebäude an der Talstation, das der Bahngesellschaft gehört. In diesen 20 Jahren habe er eine große Stammkundschaft aufgebaut, „und jetzt wird man einfach so vor die Tür gesetzt“. Die Kündigung hat er vor Wochen erhalten. Zum 30. Juni wird sie wirksam.

Niederreuthers Schätzungen zufolge haben Drachen- und Gleitschirmflieger der Gemeinde und dem DAV in den letzten drei Jahren rund 100 000 Euro in die Kassen gespült – „das Geld für Übernachtungen und Gastronomie nicht eingerechnet“. Dass die einfache Bergfahrt mit Sessel- und Kabinenbahn die Flieger einen Euro mehr kostet als den Bergwanderer (13 statt zwölf Euro), kann er nicht verstehen. Und auch den neuen Preis von 95 Euro



Keine Hängepartie mehr: Die Hochriesbahn schreibt schwarze Zahlen. FOTOS RE

pro Flieger-Zehnerkarte hält er für überzogen – eine Preispolitik, die treue Vielflieger vergraulen.

„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“, begründen 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.