

HOCHRIESBAHN: NACH 40 JAHREN FINANZIELLER TALFAHRT ZUM JAHRESWECHSEL 2013/2014 ERSTMALS FÜR DIE ZUKUNFT GESICHERT

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“ von 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. Sektorkorn 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 Jah-

re 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 Liftraine 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 unter-

streicht auch die 80-jährige Geschichte der Hochriesbahn. Sie erzählt von der Goldgräberstimmung des aufkommenden Wintersporttourismus in den Alpen, von hochfliegenden Plänen für einen „Skizirkus 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 Talffahrten, 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 höchst wichtiges Projekt vor der Inangriffnahme“ stehe. Die Bahnstrecke mit Halt in Prasdorf 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 aufsehenerregender Grundstückshandel“ vorausgegangen. Eine Kapitalgesellschaft sammelte danach Geld von 1200 Kommandisten – darunter viele Samerberger 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-Edorado auf der Hochries, die nicht umgesetzt waren. Die OVB-Leser diskutierten bereits in den 70er-Jahren über die Frage, ob ein Massen-Wintersporttourismus auf der



Ungewohntes Bild: Die Hochriesbahn im Winter auf dem Weg zum Gipfel.

FOTO RE

Hochries dem Naturerlebnis schade, kritisierten die „Landschaftszerstörung“ durch einen „Ski-Zirkus“, wiesen auf die Lawinengefahr hin und warnten vor einer „Schutthalde“ 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 Talffahrten“

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 Talffahrten“, stillstehende Bahnen, „abgebaute Sessel“, einem „Verwirrspiel“ rund um den Betrieb und die Finanzierung. Jährliche Verluste: bis zu 280 000 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) übernehmen 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 beeinträchtigen 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 Hürden bewältigen. Die Bergfreunde können sich deshalb darauf verlassen, dass die Bahn fährt – von Ostern bis Allerheiligen. 25 000 bis 35 000 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 jahrzehntelang den Berg zu Fuß erklommen haben, hält sie die Erinnerungen an die Gipfelstürmerzeiten wach.