

47°15'N, 12°7'O

Talstation Dorfbahn Königsleiten

Diplomarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplomingenieurs
Studienrichtung: Architektur

Michael Egger

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

betreut durch
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.tech. Architekt Meuwissen, Jean Marie Corneille
Institut für Städtebau

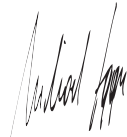
Graz, März 2011

TU Graz - Senat
Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 03.04.2011



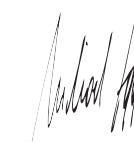
.....
(Unterschrift)

TU Graz - Senat
Englische Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

03.04.2011
date



.....
(signature)

Diese Diplomarbeit ist meiner Familie gewidmet.

47°15'N, 12°7'O

Talstation Dorfbahn Königsleiten

Michael Egger

Konzept:
Vorentwurf:
Entwurf und Einreichplanung:
Ausführungsplanung:
Bauüberwachung:
Buch zur Diplomarbeit:

Michael Egger
Michael Egger
Michael Egger mit SEP
Michael Egger mit SEP
Michael Egger mit SEP
Michael Egger



Abb. 1 Vigiljochbahn

Inhalt	
Einleitung	12
Grundlagen	14
Übersicht Österreich - Projektstandort	14
Entwicklung des Seilbahnangebots in Österreich	15
Die Seilbahnen als Wirtschaftszweig	21
Gesamtösterreichische Entwicklungstendenzen	24
Daten Tirol gesamt	29
Übernachtungen in der Zillertal Arena - Winter 2009/2010	30
tatsächliche Beförderungszahlen	32
Königsleiten 47° 15N, 12° 7'O	34
Logo der Ortschaft	35
Städtebauliche Analyse	36
Planung des Almdorfs	44
Städtebauliche Erweiterungsmöglichkeit durch die Königsleiten - Boden - Bahn	56
Maßnahmen für Königsleiten	64
Vergleich Tignes (FR) - Ellmau (A) - Königsleiten (A)	66
Umsetzung von Infrastruktur in alpiner Architektur - historisch	74
Entwurf	77
a) Bewegungslinien - Formfindung - Entwurf	78
b) Materialschichtung - Formfindung - Entwurf	82
c) Grundrisse	84
d) Funktionsschichtung - Schnitte	102
e) Fototeil	108

Index	122
Abbildungsverzeichnis	122
Literaturverzeichnis	130
Nachwort	132

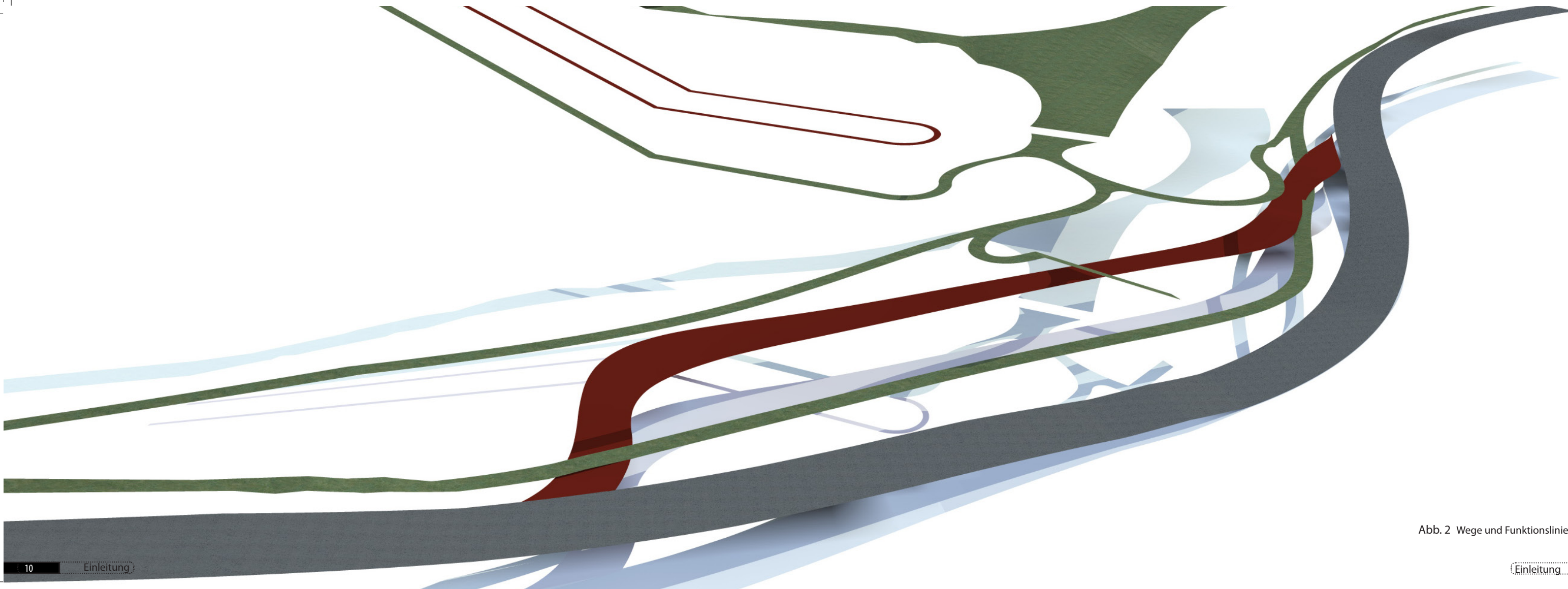


Abb. 2 Wege und Funktionslinien

Einleitung

Die nachfolgende Arbeit beschäftigt sich mit der Konzeption eines Infrastrukturgebäudes für ein Skigebiet und dessen Umsetzung. Diese Diplomarbeit ist ähnlich aufgebaut, wie die für den Entwurf und die Umsetzung notwendigen Überlegungen. Der Projektstandort befindet sich in Salzburg (Oberpinzgau) ist jedoch Teil der tirolerischen „Zillertal - Arena“ und orientiert sich auch am selben Publikum. Ich habe deshalb auch Statistiken und Daten aus Tirol als Grundlage für ein besseres Verständnis verwendet.

Diese Arbeit erhebt nicht den Anspruch eines Maßnahmenkatalogs für ähnliche Gebäude, sie soll vielmehr den Entstehungsprozess und die getroffenen Entscheidungen dokumentieren.

Ich muss eingangs erwähnen, dass diese Seilbahnanlage in enger Zusammenarbeit mit folgenden Personen entstanden ist:

Arch. Dipl. Ing. Ulrich Stöckl	Stöckl Egger & Partner - Entwurf bis Bauüberwachung
Dipl. Ing. Johannes Oberhauser	Stöckl Egger & Partner - Entwurf bis Bauüberwachung
Dipl. Ing. Pia Temt	Stöckl Egger & Partner - Inneneinrichtung
Martin Aschaber	Stöckl Egger & Partner - Bauüberwachung
Dipl. Ing. Dr. tech. Christian Rehbichler	PlanTec - Statik

Ich habe vom ersten Konzept bis zur Bauüberwachung und der Abrechnung alle Phasen bei diesem Projekt begleitet und war der Ansprechpartner für den Bauherren (Gerlospass Königsleiten Bergbahnen Ges.m.b.H).

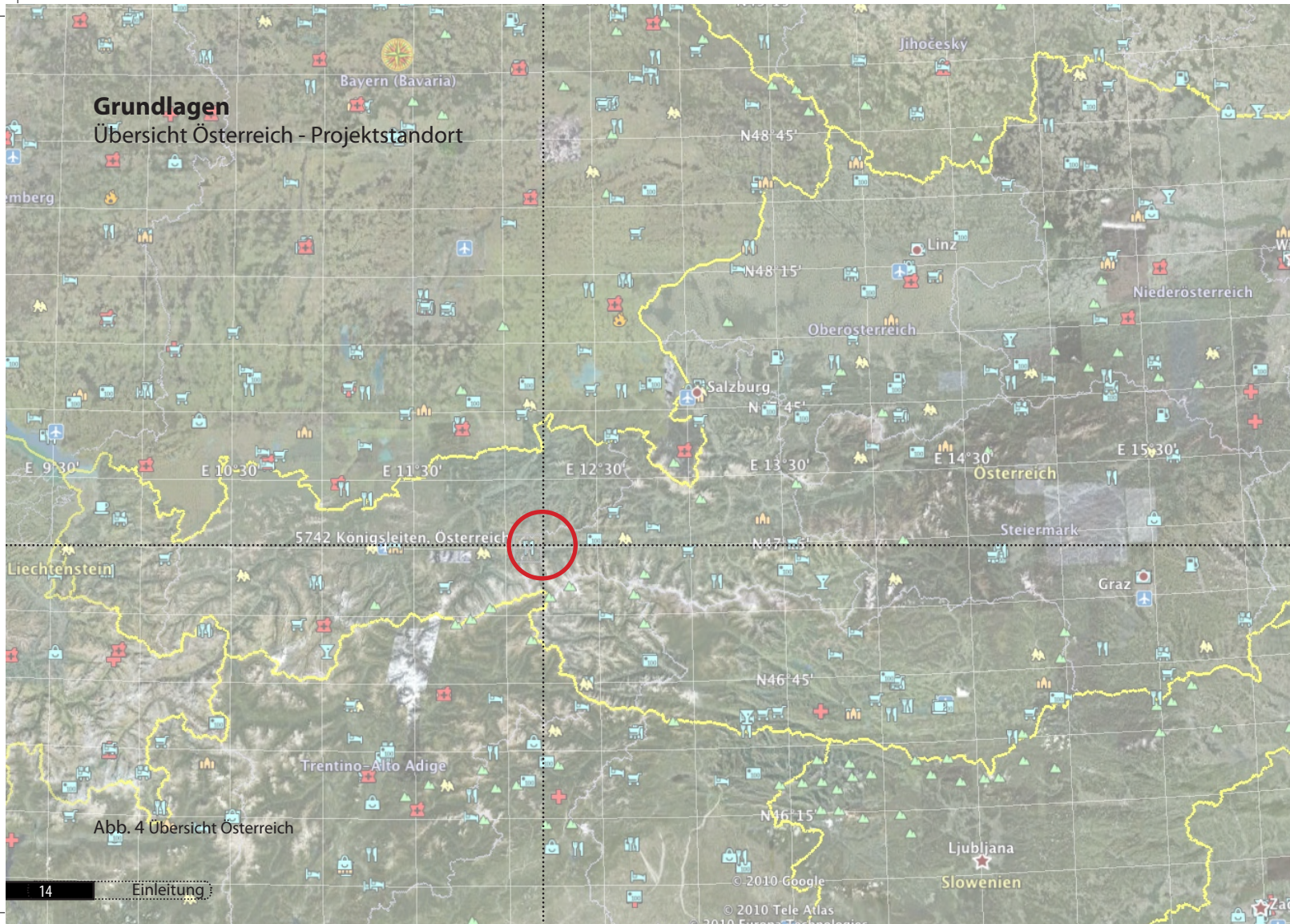
Dass dieses Projekt überhaupt bis zur Realisierung kam, war ein glücklicher Umstand. Die Seilbahngesellschaft hat sich mit internen Machtkämpfen acht Jahre blockiert, man konnte sich nicht über den Standort der neuen Bahn einigen - obwohl das Geld für einen Neubau vorhanden war. Als im Jahr 2009 bei einer Generalversammlung der Bergbahnen ein zweiter Geschäftsführer bestellt werden konnte, waren beide Parteien der Gesellschafter zufrieden und man einigte sich für eine Variante die kein Naturschutzverfahren (UVP) benötigte. So sollte die neue Bahn auf derselben Trasse geführt werden wie die beiden bestehenden Doppelsessellifte. Der Standort für die Talstation war dadurch fixiert und es konnte die Planung beginnen. Die Seilbahngesellschaft beauftragte einen Seilbahnplaner mit der Planung der Seilbahn und den dazugehörigen Bauwerken. Wie sich nach kurzer Zeit herausstellte war der Raumbedarf der Seilbahnen größer als anfänglich vermutet, und so wurde nach einem Architekten gesucht der sich um die Talstation kümmern sollte. Als wesentlich bei den Gesprächen mit den Geschäftsführern hat sich das Problem der im Ort unerträglichen Verkehrslösung herauskristallisiert. Ich suchte deshalb nach einem Gebäude,

das sowohl den Verkehr wieder in geordnete Bahnen lenkt, als auch alle für die Seilbahn notwendigen Funktionen erfüllt. Die Generalversammlung, welche zwei Monate später das Projekt absegnete, tat dies mit einem einstimmigen Beschluss getan (erstmalig in der Geschichte der Königsleiten Bergbahnen).

Die notwendigen behördlichen Einreichunterlagen wurden vorbereitet und gemeinsam mit den Unterlagen für die Seilbahn an das Ministerium zur Prüfung gesandt. Die Bauverhandlung wurde im April 2010 positiv absolviert und am darauf folgenden Tage mit den Bauarbeiten begonnen. Nach einer intensiven und spannungsgeladenen Bauphase konnte die Endabnahme durch das Ministerium am 25.11.2010 durchgeführt und die Benützungsbewilligung erteilt werden. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 10.12.2010 mit Musikkapelle, Pfarrer, den Schützen und inszenierter Beleuchtung.....



Abb. 3 Impressionen der Eröffnungsfeier



Entwicklung des Seilbahnangebots in Österreich

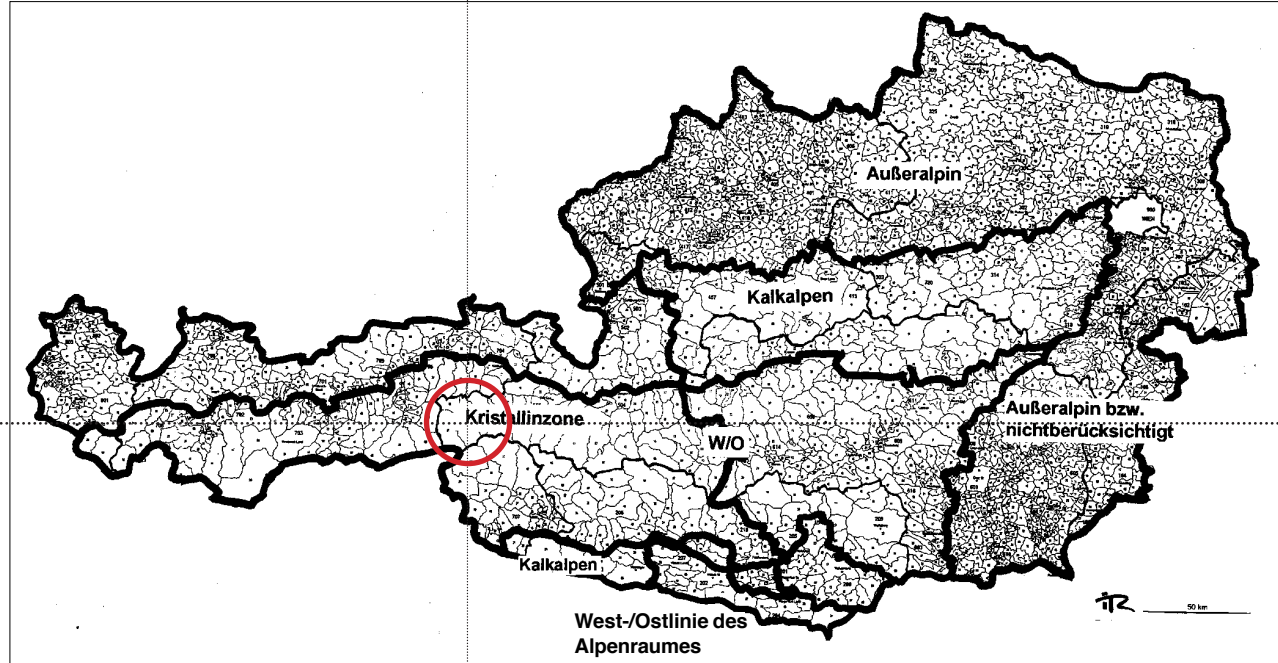


Abb. 5 Abgrenzung des Alpenraumes nach Gesteinszonen

	Zahl der Skiliftanlagen			Transportkapazität Pers/h in 1.000		
	Alpen insges.	WEST	OST	Alpen insges.	WEST	OST
Kristalin						
1984/85	1.833	1.424	409	360.237	307.207	53.029
1998/99	1.753	1.395	358	555.006	484.771	70.235
Kalk						
1984/85	1.525	1.019	506	216.231	160.840	55.391
1998/99	1.345	958	387	280.411	221.130	59.281
Alpen						
1984/85	3.358	2.443	915	576.468	468.048	108.420
1998/99	3.098	2.353	745	835.417	705.901	129.516

Abb. 6 Seilbahnanlagen und Transportkapazität

	Seillänge in m pro 100 ha			Transportkapazität pro 100 ha		
	Alpen insges.	WEST	OST	Alpen insges.	WEST	OST
Kristalin						
1984/85	51	71	16	13.558	19.537	4.889
1998/99	55	77	22	20.888	30.830	6.475
Kalk						
1984/85	41	65	21	9.379	15.301	4.416
1998/99	39	65	18	12.163	21.036	4.727
Alpen						
1984/85	47	69	22	11.616	17.840	4.636
1998/99	48	72	20	16.835	26.906	5.537

Abb. 7 Flächenbezogene Seilbahndichte

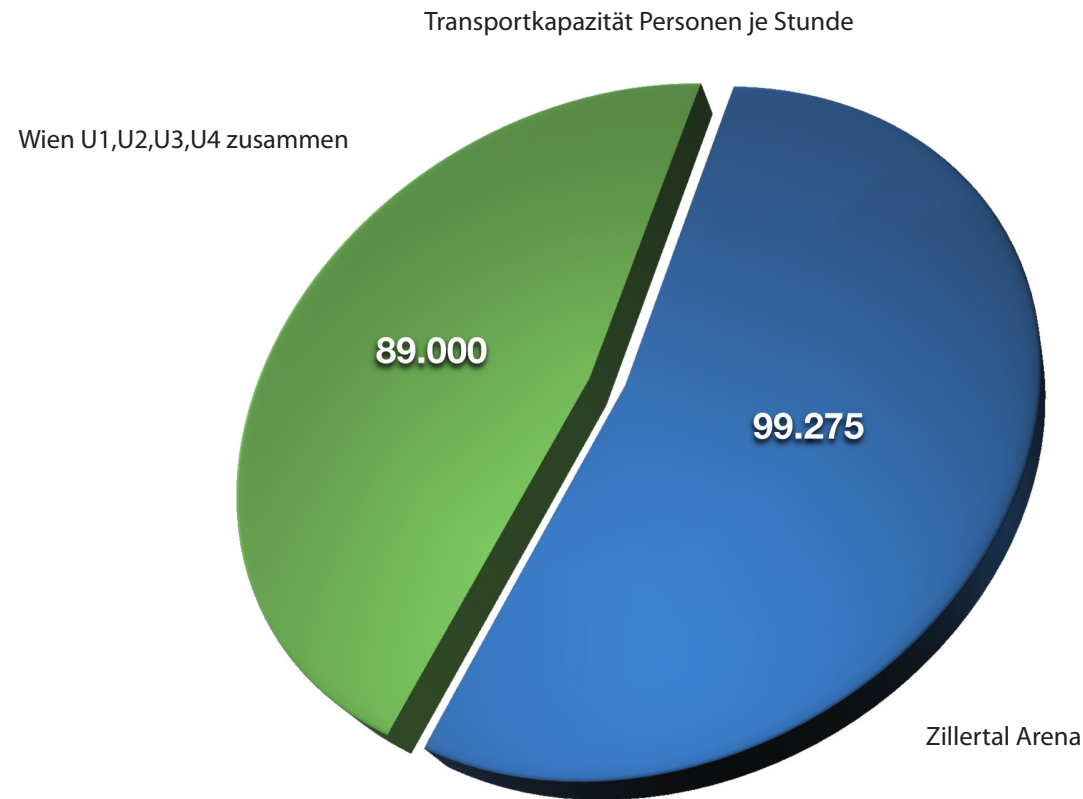
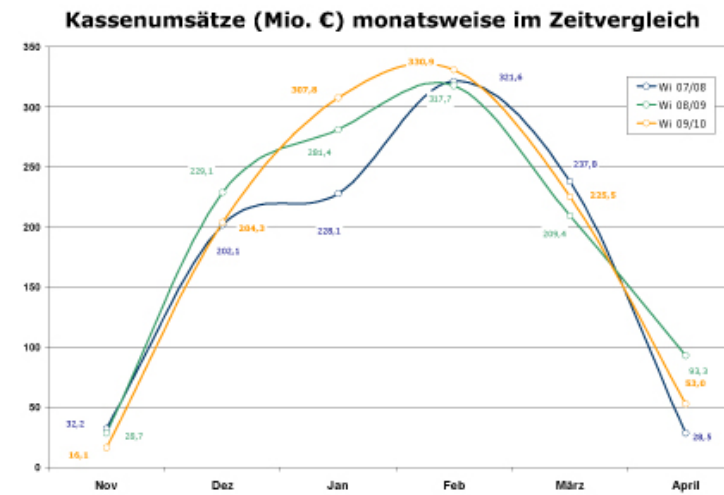


Abb. 8 Vergleich U-Bahn Wien - Zillertal Arena

Die Entwicklung des Tourismus in Österreich in den letzten 40 Jahren zeigt eine leichte Schwächung des Sommertourismus jedoch eine kontinuierliche Steigerung des Wintertourismus. Sommer- und Wintertourismus sind derzeit bei den Übernachtungen ähnlich.

Im Vergleich dazu zeigt die nachfolgende Grafik ¹, dass die Seilbahnen in den letzten Jahren einen erheblichen Umsatz im Winter in Abhängigkeit von Wetter und Schneelage erwirtschaftet (siehe Winter 07/08) haben.



¹ Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, 2010, 16.

Abb. 9 Seilbahnen Österreich Umsätze Winter



Abb. 10 Queensboro Bridge New York

Die Seilbahnen als Wirtschaftszweig

Die Österreichischen Seilbahnen in Zahlen

Investitionen im Betriebsjahr 2010:

„Die 254 Seilbahnunternehmen Österreichs haben im Betriebsjahr 2010 in Summe 562 Mio. Euro investiert, die wie folgt aufgeteilt werden:

287 Mio. Euro: Komfort, Sicherheit, Neu-/Umbau von Anlagen

153 Mio. Euro: Beschneigungstechnik (Neubau und Modernisierung)

122 Mio. Euro: Pistenbau, Zutrittssysteme, Parkplätze und Zufahrtsstraßen, Gastronomie, Pistengeräte, Rodelstrecken etc.“²

² Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, 2010, 21.

Die österreichische **Winter**-Seilbahnwirtschaft in Zahlen

Kassenumsatz 2009/10:
1.138 Mio. € (reiner Umsatz Bahnen und Lifte)
Skier Days 2009/10
53,5 Mio. Skier Days an 32.100 Betriebstagen

Beförderungen 2009/10
593 Mio. Personen

Angebotsstruktur:
254 Seilbahnunternehmen (Winter-, Gletscher- und Zweisaisonenbetriebe)
rd. 550 Schlepplift-Unternehmungen (mit einem oder mehreren Schleppliften)
rd. 25.400 ha Pistenfläche
66 % der österreichischen Pistenflächen sind beschneibar. ³

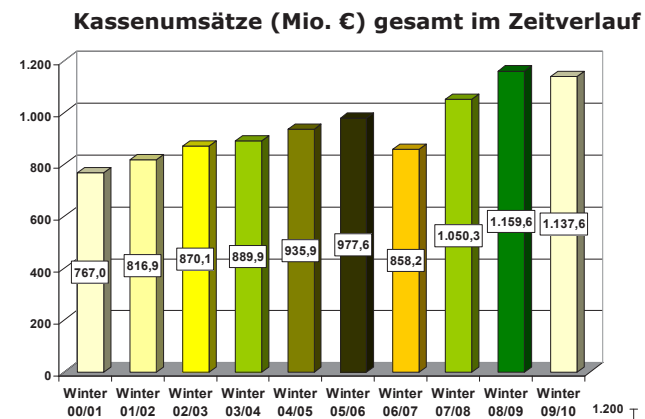


Abb. 11 Umsatz Winter 2010

Die österreichische **Sommer**-Seilbahnwirtschaft in Zahlen

Kassenumsatz 2009:
97,2 Mio. € (+ 5,6 % Im Vergleich zum Sommer 2008)
davon 16 % Kassenumsatz im Gletscherbetrieb
(- 2 % im Vergleich zum Sommer 2008)

Ersteintritte und Betriebstage 2009
11,7 Mio. Ersteintritte (+ 2,7 %) an rund 27.000 Betriebstagen (+ 0,8 %)

Beförderungen 2009
30,9 Mio. Personen (-4,2 % im Vergleich zum Sommer 2008)

Angebotsstruktur:
205 Seilbahnunternehmen mit Sommerbetrieb • davon 7 Unternehmen mit Gletscherbetrieb • überwiegend Klein- und Mittelbetriebe (knapp 70 % Unternehmen der Umsatzklassen 1 + 2 ⁴) ⁵

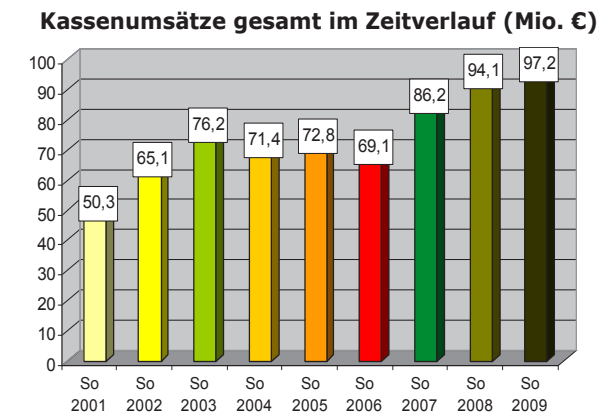


Abb. 12 Umsatz Sommer 2009

³ Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, 2010, 12.

⁴ Definition der Umsatzklassen siehe S 28.

⁵ Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, 2009, 14.

Gesamtösterreichische Entwicklungstendenzen

„Im langfristigen Zeitraum 1973/74 bis 1998/99 erhöhte sich in Österreich die Zahl der Anlagen um insgesamt 12 %, von 2.941 auf 3.283, wobei die Ausweitung des Seilbahnbestandes bis Mitte der 80er Jahre sehr dynamisch war. In diesem Zeitraum vergrößerte sich der Bestand um 23 % oder um 691 Anlagen. Seit 1984/85 hat sich die Zahl der Anlagen kontinuierlich verringert (-349; -9,6 %). Aus einer Grobanalyse der Bestandsentwicklung sind folgende Tendenzen abzuleiten:

Der österreichische Seilbahnbestand verringerte sich in den Jahren 1973 bis 1999 der Zahl nach. Der Boom der Angebotserweiterung ist somit längst vorbei. Neuanlagen werden zwar weiterhin errichtet, die Zahl der Betriebseinstellungen, vor allem kleine isoliert gelegene Schlepplifte, zeigt aber seit langem steigende Tendenzen. Die hohe Ersatzquote beim Seilbahnbau hat sich in den vergangenen Jahren nicht verändert. Das heißt, es werden fast ausschließlich Ersatzanlagen (Neubau und Umbau/Modernisierung) in bestehenden Schigebieten errichtet.

Der Trend zu immer mehr Komfort, zu besonderer Zuverlässigkeit sowie zu größeren und damit teureren Anlagen mit hoher Förderleistung ist ungebrochen. Diese Tendenz schlägt sich auch in der Angebotsentwicklung bei den technischen Systemen sehr deutlich nieder. Die quantitative Anlagenentwicklung bis Mitte der 80er Jahre ist durch eine ausgeprägte qualitative Entwicklung (= hoher Komfort, mit sehr hoher Förderleistung) abgelöst worden. Während die Zahl der Anlagen in Österreich seit 1984/85 um 10 % zurückging, wurde die Seilbahntransportkapazität um fast 45 % ausgeweitet.“⁶

⁶ Bundesanstalt für alpenländische Landwirtschaft Gumpenstein, 2001.

Während die Tendenz sehr ausgeprägt ist, ein immer leistungsfähigeres und komfortableres Seilbahnangebot pro Winterbett und damit den Schifahrern anzubieten, stagniert die Anzahl der Anlagen.

1973/74 373 Personenhöhenmeter/h pro Gästebett
1984/85 575 Personenhöhenmeter/h pro Gästebett
1998/99 868 Personenhöhenmeter/h pro Gästebett

Die Angebots- bzw. Kapazitätserhöhungen und damit die beachtlichen jährlichen Investitionen auf dem Seilbahnsektor schlagen sich nun in einem deutlich geringeren durchschnittlichen Winternächtigungsvolumen bzw. -zuwachs nieder als in früheren Jahren.

Neben dem eigentlichen Seilbahn- und Schipistenangebot haben nun andere wintertouristische Voraussetzungen und Angebotelemente zunehmend an Bedeutung gewonnen, wie:

Höhenlage bzw. Schneesicherheit (sie entwickelt sich mittel- bis langfristig zu einem entscheidenden Wettbewerbsvorteil), Pistenpflege, -qualität und -vielfalt, Schifläche pro Schifahrer, Beschneiungsanlagen, Wartezeiten, Qualität der Verpflegungsbetriebe im Schigebiet, Schikursbetrieb, Bettenstruktur und -qualität, Indoor- Sporteinrichtungen, Ambiente des Ortes, Preisniveau bzw. -politik sowie das gesamte lokale bzw. regionale Preis- Leistungsverhältnis.“⁷

⁷ Bundesanstalt für alpenländische Landwirtschaft Gumpenstein, 2001.

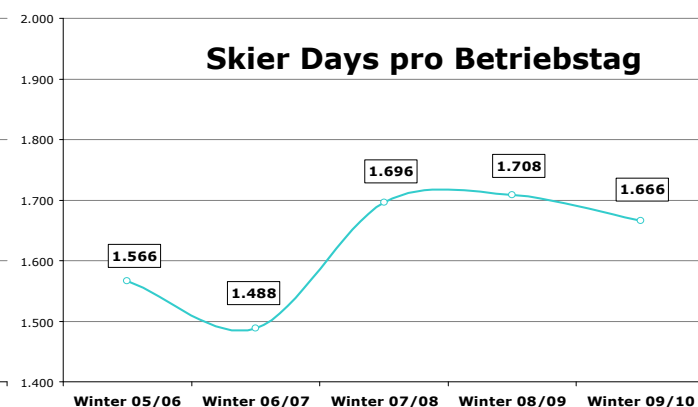
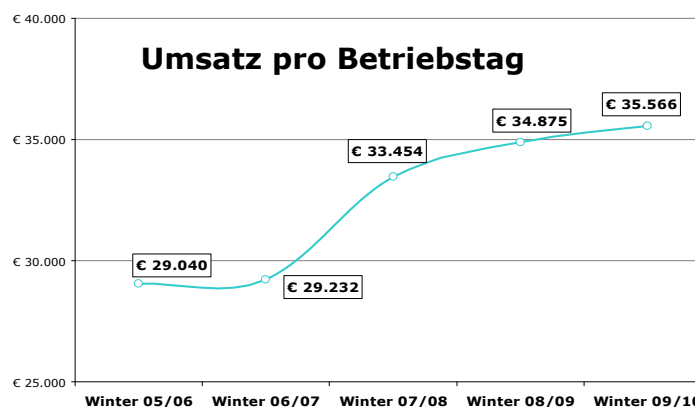
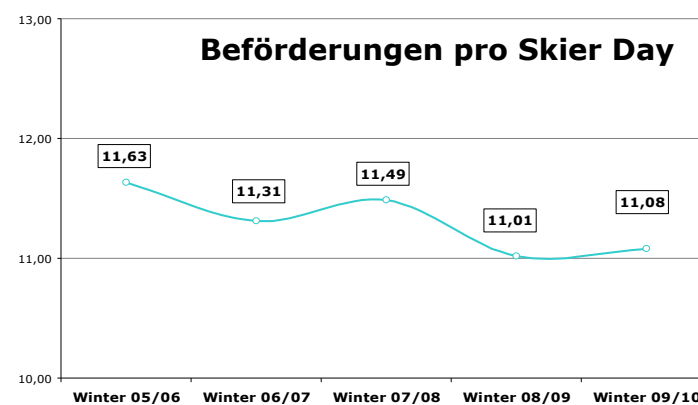
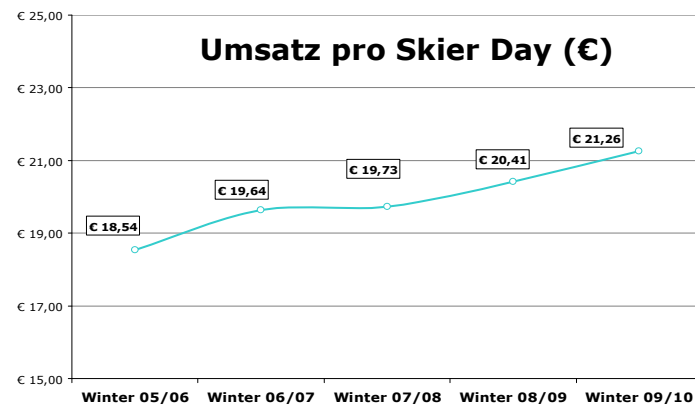


Abb. 13 ausgewählte Kenndaten

Skier Days und Beförderungen:

„Für die Berechnung der österreichweiten Skier Days werden die Skier Days exklusive Wechselgäste herangezogen. Unter Skier Days versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal eine Liftanlage nutzen, d.h. auch bei mehrmaliger Beförderung wird pro Gast nur ein Skier Day berechnet.

Die Beförderungen hingegen geben an, wie viele Personen befördert wurden d.h. wenn eine Person am Tag zweimal eine Liftanlage nutzt, dann wird sie als ein Skier Day und gleichzeitig als 2 Beförderungen gezählt.

Key Facts Trendmonitor:

- monatlich werden Kassenumsätze, Skier Days, Betriebstage und Beförderungen, sowie zusätzlich (am Saisonende) die Ausgleichszahlungen der Poolverrechnung erhoben, d.h. auch während der Saison ist der Arbeitsaufwand für die teilnehmenden Betriebe minimal
- automatische Berechnung von Kennzahlen und Veränderungsraten (monatsweise und für den Saisonverlauf)
- jedes teilnehmende Unternehmen kann seine Zahlen mit anderen vergleichen – als Benchmarks können neben dem Gesamtmarkt auch individuelle Vergleichsgruppen (nach Bundesland, Umsatzgruppe, Höhenlage, etc.) herangezogen werden“⁸

⁸ Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, Winter 2009/2010, S 4.

Anzahl der Seilbahnanlagen in Österreich nach Umsatzgruppen

Bundesland	UG 1	UG 2	UG 3	UG 4	ohne Gletscher	Gletscher
Kärnten	11	7	3	1	22	1
Niederösterreich	6	4	1		11	
Oberösterreich	7	2	2	1	12	
Salzburg	11	24	7	9	51	1
Steiermark	13	14	1	2	30	
Tirol	21	37	15	13	86	5
Vorarlberg	13	13	5	4	35	
Gesamtergebnis	82	101	34	30	247	7

Abb. 14 Umsatzgruppen nach Bundesländer 2010

„Die meisten Unternehmen mit Winter- bzw. Zweisaisonbetrieb befinden sich in Tirol. Dort betreiben 86 Seilbahnunternehmen* im Winter zumindest eine Seilbahn. An zweiter bzw. dritter Stelle folgen Salzburg mit 51 Seilbahnunternehmen sowie Vorarlberg mit 35 Seilbahnunternehmen.“

Die umsatzstarken Gletscherbetriebe sind vor allem in Tirol, aber auch in Salzburg und in Kärnten zu finden.

*Seilbahnunternehmen beziehen sich auf Unternehmen mit mindestens einer Haupt- oder Kleinseilbahn. Reine Schleppliftunternehmen werden derzeit, aufgrund fehlender Datenbasis, nicht berücksichtigt.“⁹

Umsatzgruppen:

- UG 1: bis 750 000 €
- UG 2: 750 000 - 4 Mio €
- UG 3: 4 Mio - 7,5 Mio €
- UG 4: über 7,5 Mio €

⁹ Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, Winter 2009/2010, S 8.

Daten Tirol gesamt

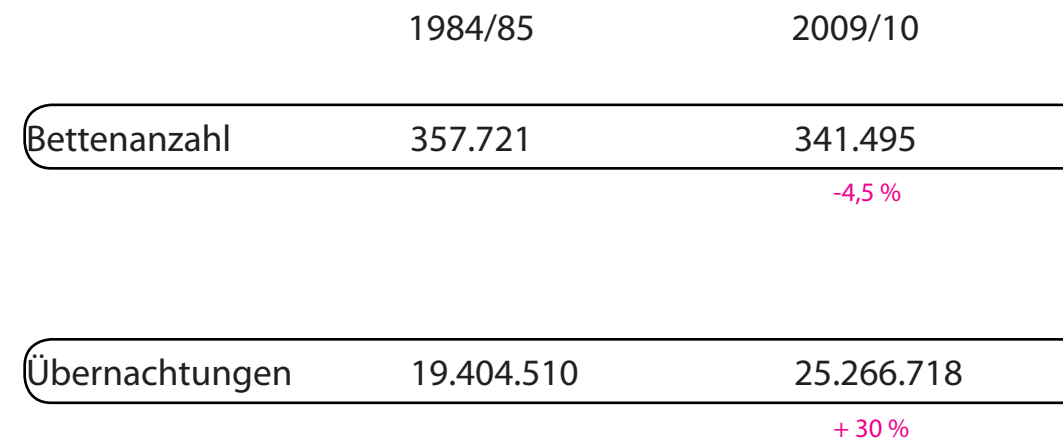


Abb. 15 Betten / Übernachtungen für Tirol

Entwicklungstendenzen Tirol

Die Entwicklungstendenz in Tirol folgt dem gesamtösterreichischen Trend. Ähnlich wie bei dem Bettenabgebot, wo die Anzahl verringert und der Komfort erheblich verbessert wird, gibt es auch bei den Skianlagen eine vergleichbare Entwicklung. Die bestehenden Anlagen werden leistungsfähiger ausgebaut und der Komfort erhöht. Dabei werden nur in Ausnahmefällen neue Liftrassen errichtet. Die Anzahl der Liftanlagen bleibt somit annähernd konstant, die Kapazität der Beförderung wird jedoch gesteigert.

Übernachtungen in der Zillertal Arena - Winter 2009/2010

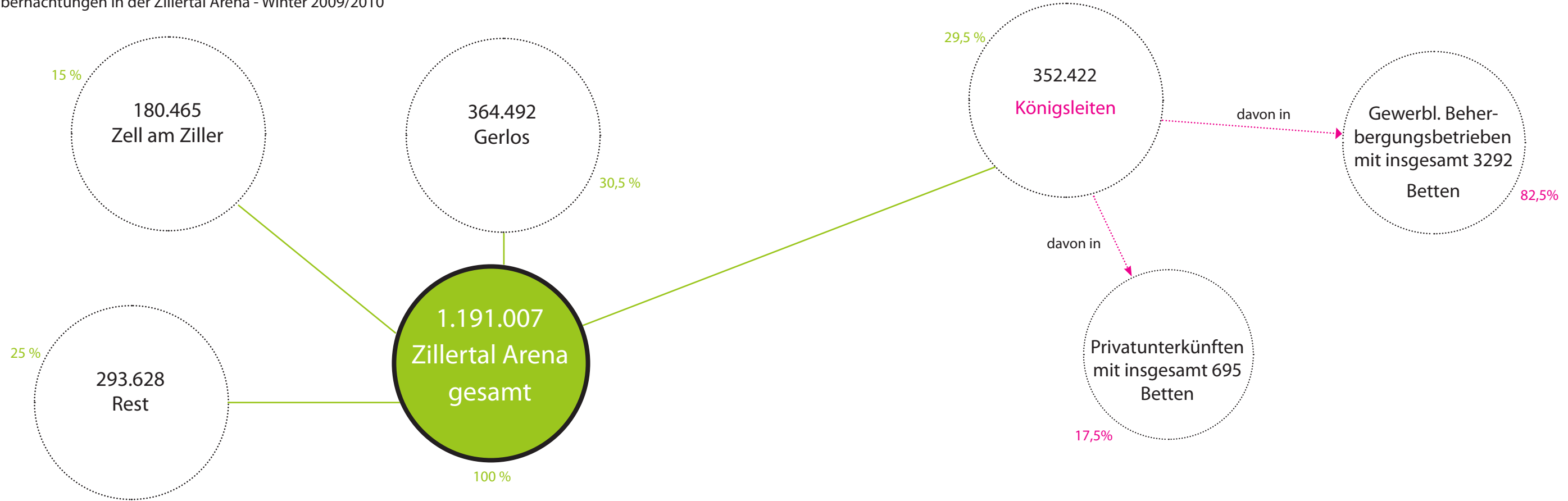


Abb. 16 Übersicht Zillertal Arena Bettenangebot

tatsächliche Beförderungszahlen

Beförderungszahlen der drei Hauptbahnen bei schönem Wetter in der Zillertal Arena

in der Zillertal Arena sind max. 22.000 Erstzutritte registriert worden.

75 % davon werden von drei Bahnen befördert

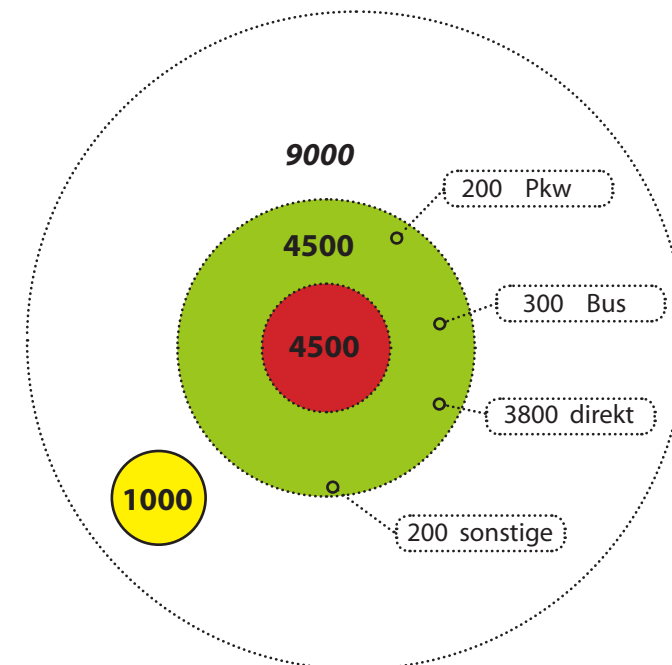
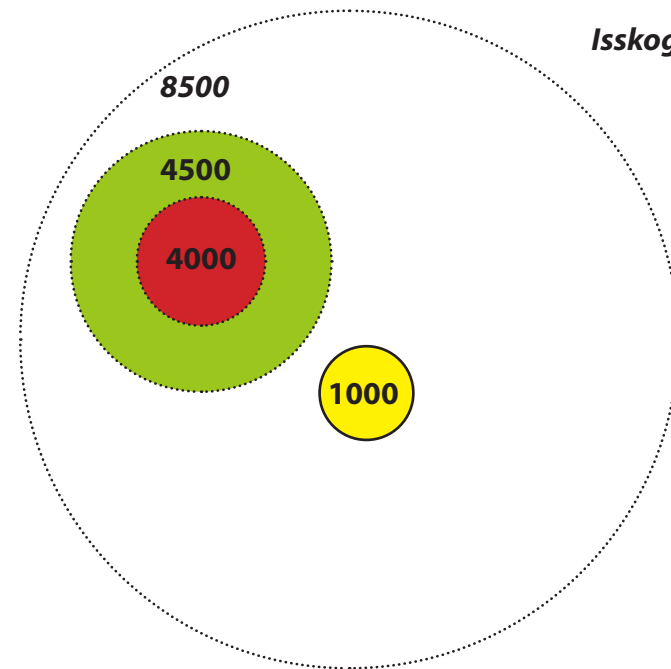
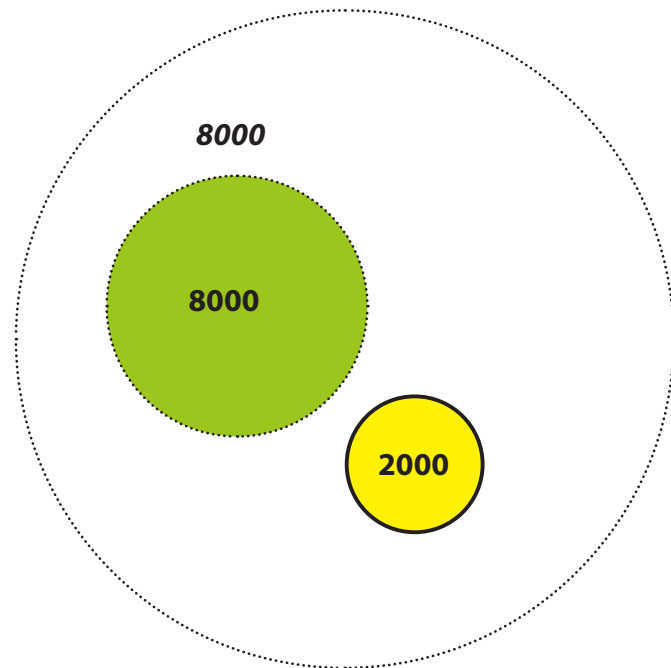
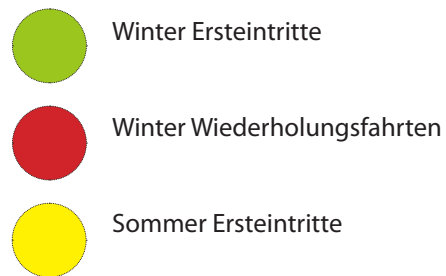


Abb. 17 Beförderungszahlen aus der Zillertal Arena

Königsleiten 47° 15N, 12° 7'O

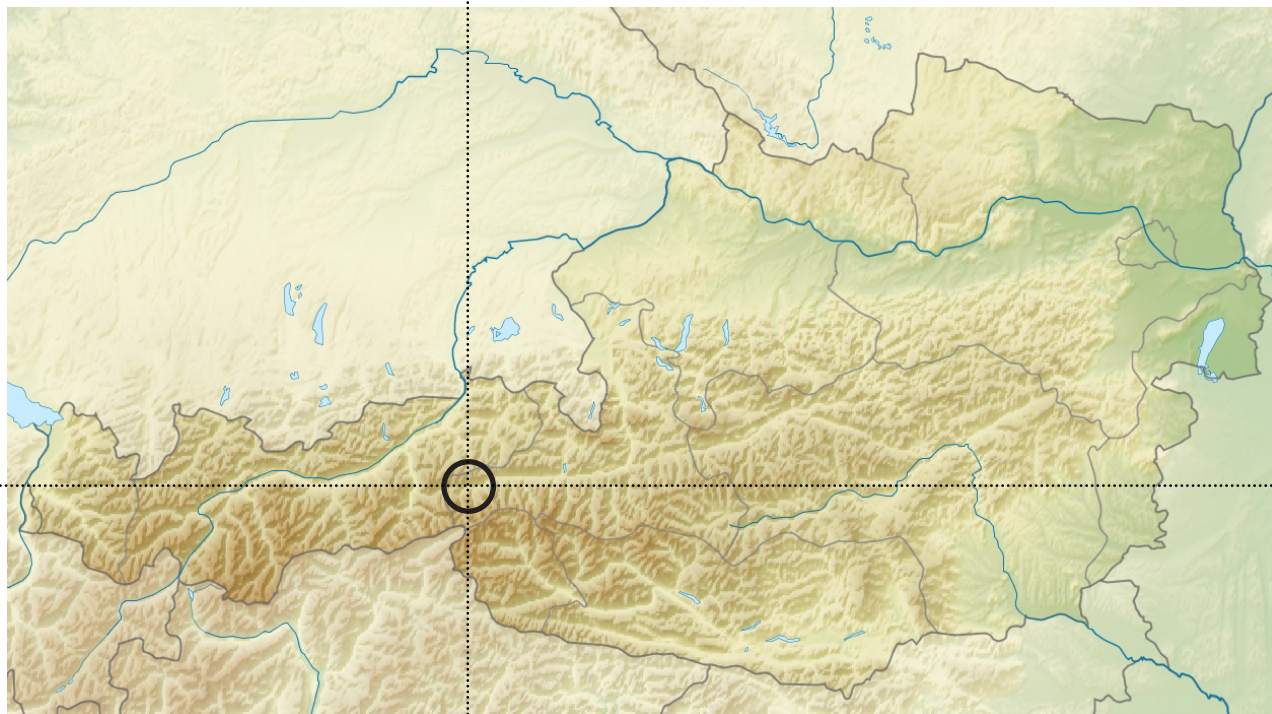


Abb. 18 Karte Relief von Österreich

Logo der Ortschaft

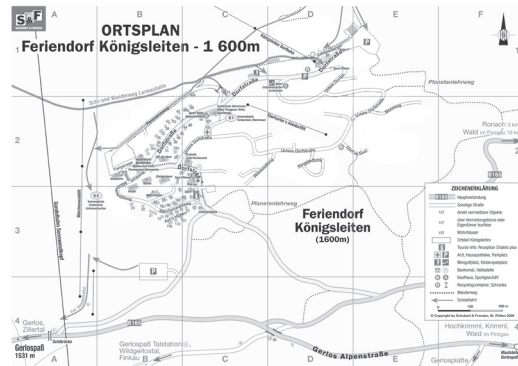
„Als amtsoffizielles Wappen gilt das Ortswappen der Gemeinde Wald im Pinzgau. Jedoch hat sich schon früh ein inoffizielles „Wappen“ eingebürgert, ein schwarzes „K“ mit Krone auf orangefarbenem Grund. Entstanden ist das Königsleiten - Logo aus der frühen Beschriftung der Talstation des Almdorflifts, da bereits damals, auf Anregung von Walter Kuchler, das „K“ des Schriftzugs „Königsleitenlifte“ von einer kleinen Krone geziert wurde. Aus dieser Idee entwarf der gelernte Graphiker und Sportkolumnist der Münchner Abendzeitung, Friedl List, im Auftrag das heutige Logo. Anfänglich kamen Aufkleber mit dem Logo in Umlauf, auf denen im Rundbogen „Großherzogtum Königsleiten“ zu lesen war. Die Androhung einer Klageerhebung durch ein tatsächliches Großherzogtum zwang jedoch die Verantwortlichen, dies künftig zu unterlassen und so fand „Almdorf Königsleiten“ Eingang in das inoffizielle „Wappen“. Dieses Logo zierte fortan diverse Broschüren, Prospekte und Fahrzeuge. Jedoch ist das Logo seit dem Zusammenschluss mit den Bergbahnen Gerlos, und einer einhergehenden Änderung des gemeinsamen Auftritts zunehmend in Vergessenheit geraten. „Altkönigsleitner“ verbinden damit allerdings die Pioniertage des Almdorfs, und hüten die sehr raren Einzel Exemplare des Aufklebers mit dem Großherzogtum - Schriftzug wie einen Schatz.“¹⁰

¹⁰ Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Königsleiten> (Stand: 10.02.2011).

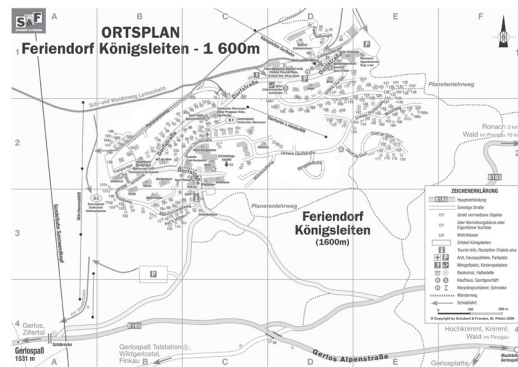


Abb. 19 Logo Königsleiten

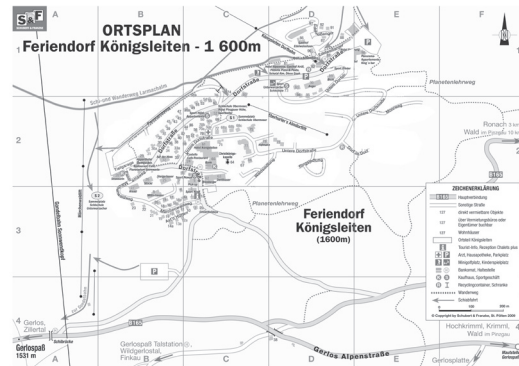
Städtebauliche Analyse



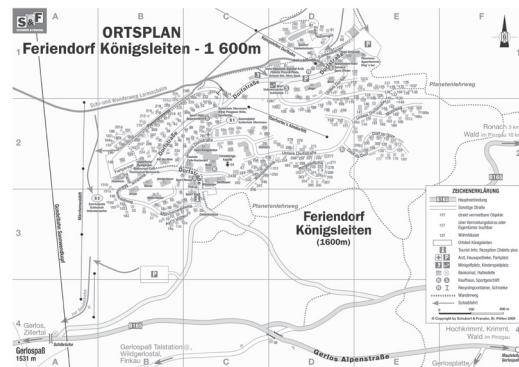
um1970



um 2000



um1985



Stand 2010

Abb. 20 Wachstumsplan Königsleiten

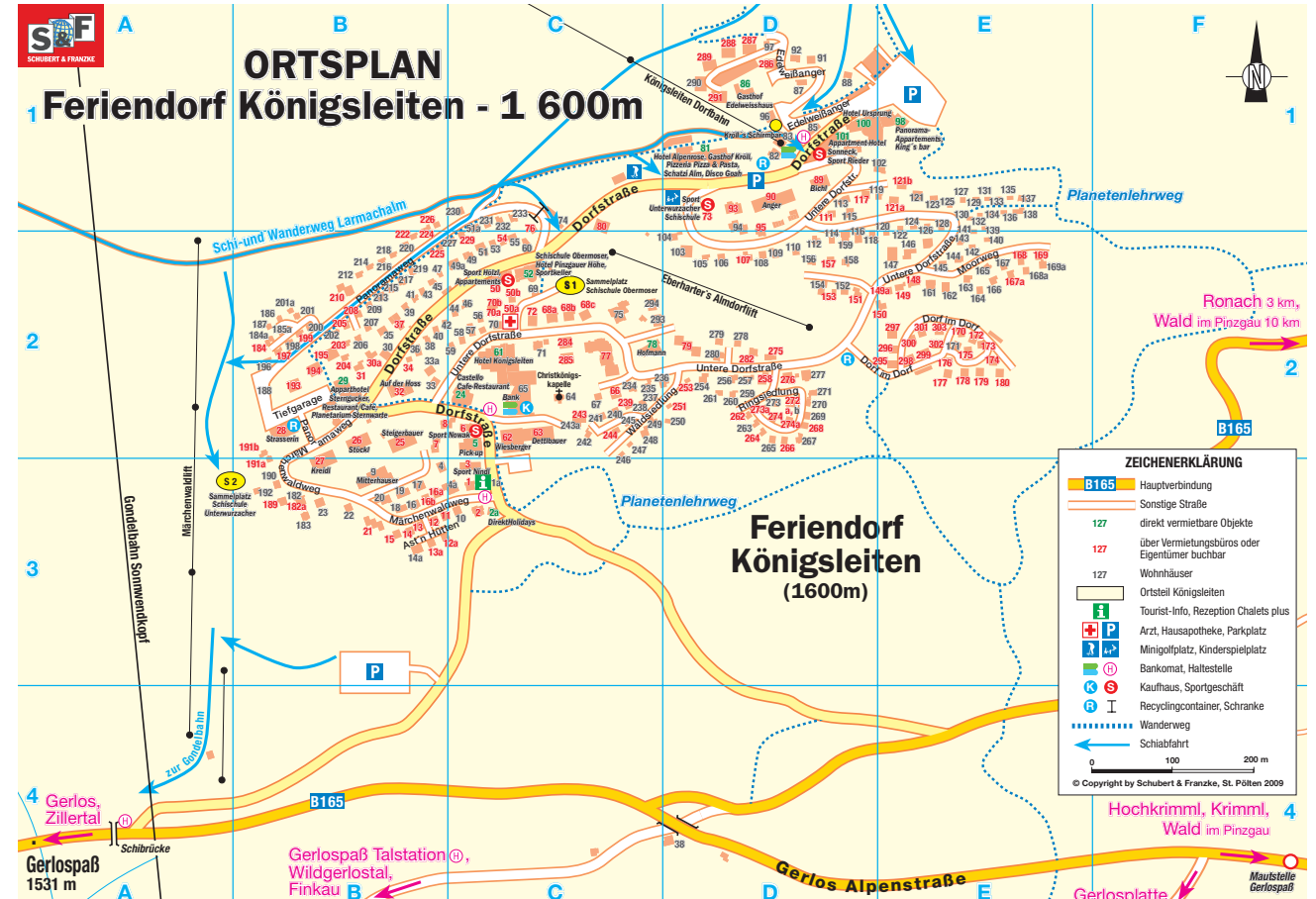


Abb. 21 Ortslageplan Königsleiten 2010

Schon im Mittelalter führte über den Gerlospass eine Saumstraße welche über Ronach nach Wald im Pinzgau führte. Die damit geschaffene Verbindung von Salzburg und Tirol entwickelte sich zum blühenden Handelsweg für das fürsterzbischöfliche Salzburg entwickelte. Aufgrund der Goldvorkommen in Zell am Ziller, Hainzenberg-Rohrberg, wäre es beinahe 1630 zu kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Tirol und Salzburg gekommen. Das Erz wurde nach Salzburg transportiert und im Gegenzug für den Bergbau edles Nutzholz aus dem Salzach- und Nadernachtal zurückgebracht.

Das 18. Jahrhundert leitet ein versiegen der Gold- und Silberquellen ein, der Holzhandel blieb aber bis ins 19. Jahrhundert bestehen. Schon 1844 wurde an der heutigen Stelle des Durchlaßbodens eine Stauanlage errichtet, die als Holzschwemme diente und ca. 1m lange Holzstücke hinunter nach Zell am Ziller beförderte, wo dadurch ein reger Holzhandel erwuchs. Um 1900 wurde die Flößerei gänzlich eingestellt. In den 1930iger Jahren wurde die heutige „Alte Gerlosstraße“ gebaut, die heute den Namen B 165 trägt. Die heutige Verbindung des Zillertals mit dem Pinzgau wird durch die mautpflichtige Gerloshochalpenstraße gewährleistet.

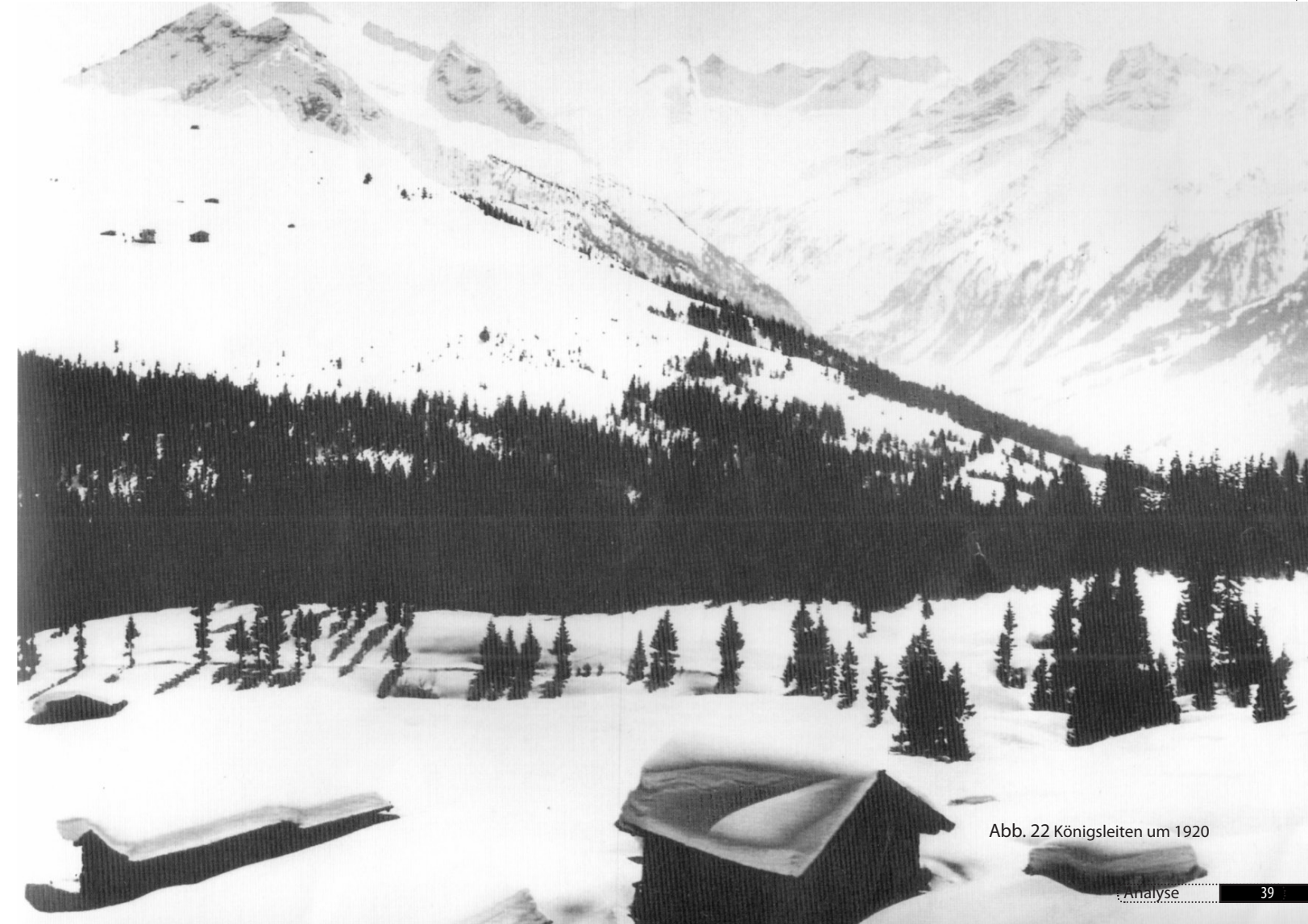


Abb. 22 Königsleiten um 1920

Die Erschließung der Skiregion um den Gerlospass erfolgte zuerst auf der zu Krimmel gehörenden Gerlosplatte. Mit der Gründung der Königsleitner Bergbahnen und dem Bau des Sessellifts begann 1965 auch auf der gegenüberliegenden Bergseite der Pistenbetrieb – wo auch heute noch die meisten Anlagen betrieben werden. Zu Beginn waren die Lifte hauptsächlich für den Transport von Wanderern im Sommer gedacht – kurze Zeit später wurden die Einzelsessellifte zu Doppelsesselliften umgebaut, um auch für den Winter entsprechend ausgestattet zu sein. Eine ähnliche Entwicklung verlief auch in Gerlos, wo 1967 die Isskogel – Bahn in Betrieb genommen wurde. Um eine optimale Nutzung der Anlage sowohl für die Gerloser als auch für die Königsleitner Gäste zu ermöglichen, wurden die Skigebiete Isskogel und Königsleitner über eine Skischaukel verbunden.



Abb. 23 Erster Lift auf der Gerlos Platte

Der erste Lift in Königsleiten war der Dorflift der 1968 in Betrieb ging. Dieser Lift wird heute noch als Übungsgelände für Anfänger und Kinder genutzt – seine Piste findet schon im Entwicklungsplan von Kreidl für das Almdorf Königsleiten 1965 eine entsprechende Berücksichtigung .



Abb. 24 Erster Dorflift in Königsleiten

Planung des Almdorfs

„Bis in die frühen 1960er Jahre bestand Königsleiten nur aus einigen Almhütten. Bereits 1958 konstatierte der als „Skipapst vom Arlberg“ bekannte Stefan Kruckenhauser, „dass das Gebiet um den Gerlospass wintersportmäßig außerordentlich attraktiv wäre, aber leider Raum ohne Volk“ sei. Dies nahmen der damalige Bürgermeister der Gemeinde Wald im Pinzgau, Melchior Stöckl, und federführend der Gemeindegemeindevorstand Alois Hölzl zum Anlass, in enger Zusammenarbeit mit der Landesregierung Salzburg einen Entwicklungsplan für ein Feriendorf mit almdörflichen Charakter zu erstellen. So entstand 1962 der von Helmut Sylvester – Keidl erarbeitete Verbauplan für das Almdorf Königsleiten. Ursprünglich war die Konzeption des Almdorfs auf ca. 1500-1800 Feriengäste ausgelegt worden, wobei hierfür neben einem gemeindlichen Verwaltungsbau ein Tennisplatz, eine Minigolfanlage, eine Post, eine Gendarmerie und sogar ein Hubschrauberlandeplatz vorgesehen waren. Der Verbauplan war geprägt von lockerer Bebauung, durchzogen von mehreren Skidurchlässen, die eine Abfahrt mit Skiern bis vor die Ferienhäuser ermöglichen sollten. Die Situierung der Wohnbebauung sollte auf der südlichen Seite der Königsleitenspitze erfolgen, auf dem Gebiet der Kothalpe, welche damals im Eigentum der Bergbauern Fritz Kröll (Mitterhausbauer) und Andreas Bachmeier (Steigerbauer) standen. Die für die Errichtung der Skiliftanlagen erforderlichen Grundstücke standen im Eigentum der Familien Strasser und Eberharter.“¹¹

¹¹ Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Königsleiten> (Stand: 10.02.2011).

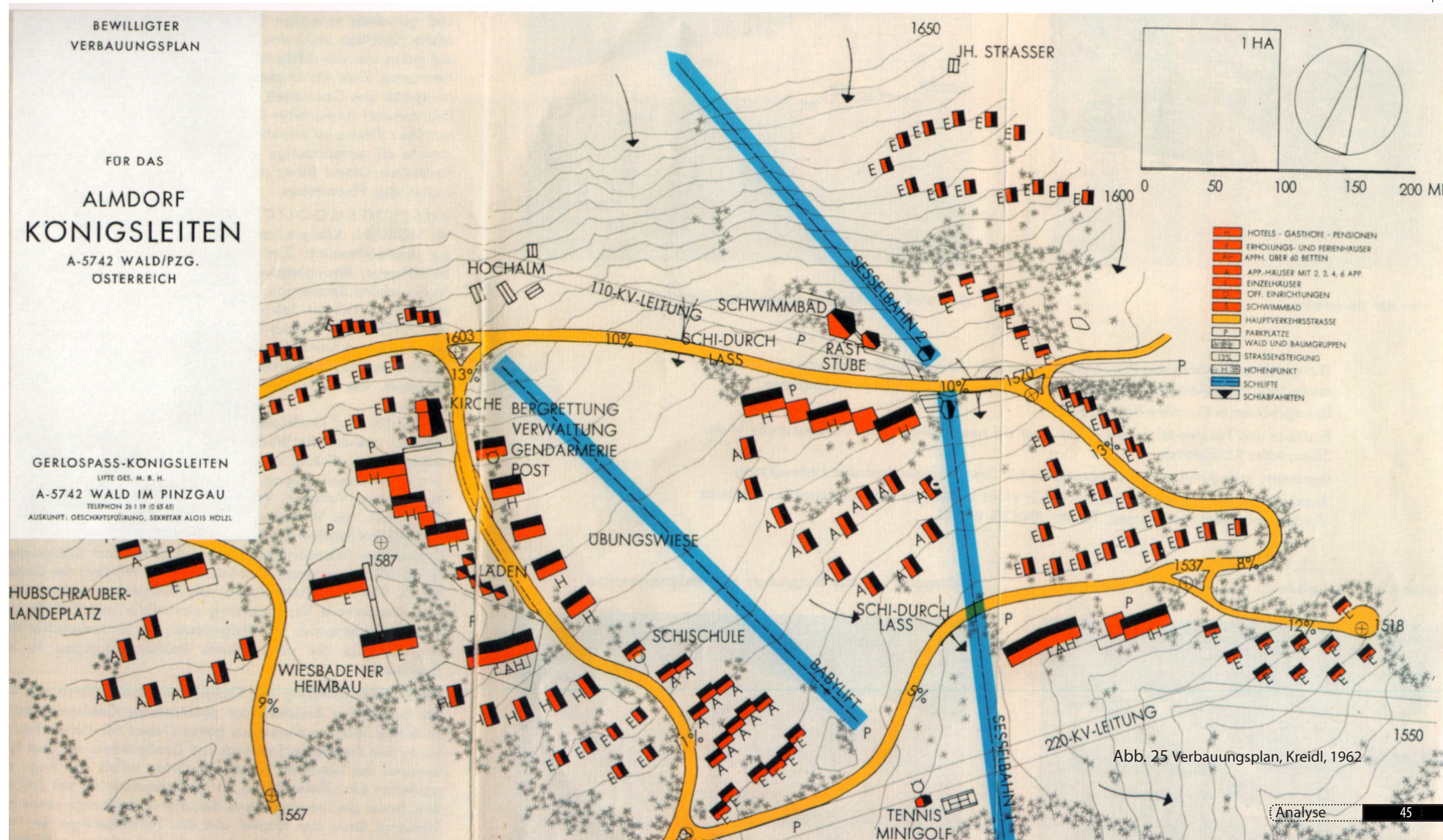




Abb. 26 Dorfspatenstich 1968

Almdorf Königsleiten: Erste Etappe fertig

Die ersten Bauwerke werden bis Jahresende vollendet sein ★ Schihütten und Einfamilienhäuser

Wald. Das Almdorf Königsleiten, 1600 Meter Höhe am Gerlospaß bei Almdorf i. Pz., in einem einmalig schönem Naturschutzgebiet gelegen, geht seinem 1. Bauabschnitt der Vollendung entgegen. Das Schi- und Erholungsdorf, auf Initiative von Gemeindevizepräsident Hölzl aus Waldgries gegründet und mit zwei Dritteln seines Baukapitals von der einheimischen Bevölkerung finanziert, wurde nach Entwürfen von Architekt Dipl.-Ing. Dr. Eitel, Salzburg, in Zusammenarbeit mit Baurat Waltl in einheitlichem alpinem Charakter geplant, der das idyllische Dörfliche besonders betont.

Die zu errichtende Höchstgrenze besteht aus etwa 150 Objekten mit 1500 bis 2000 Betten. Von den bisher be-

willigten 44 Objekten sind 38 mit Ende des Jahres fertiggestellt. Es handelt sich um Schihütten und Einfamilienhäuser. Ein Alpenvereinshaus der Sektion Edelweiß in Wien mit 90 Betten ist im Rohbau gediehen. Geplant sind noch 40 bis 50 Einfamilien- und Appartementshäuser mit Hallen-Schwimmbad, Pensionen und ein Großhotel. Auch die europäische Gesellschaft für Kur- und Erholungsheime will sich in Königsleiten ansässig machen.

An Wintersportanlagen bestehen bereits ein Sessellift auf den 2300 m hohen Larmachkopf, weiters ein Schlepplift von der Bergstation zur Königsleitenspitze. Vorgesehen sind drei weitere Schlepplifte und andere Sportanlagen. Schihütten und Ein-

familienhäuser kosten 250.000 bis 500.000 Schilling, Appartements werden von 200.000 Schilling an zu haben sein. Da die Gerlosstraße bekanntlich vom Bund übernommen wird, ist zu hoffen, daß bereits ab Jänner 1970 die Maut auf dieser Straße wegfällt.

Freitag, den 24. Oktober 1969

Salzburger Volksblatt
Das Salzburger Tagesblatt für Stadt und Land

Sonnenaufg. 6.40 Sonnenunterg. 17.22
 Mondaufg. 16.24 Mondunterg. 5.30

Abb. 27 Zeitungsausschnitt, 1969

„Ein Dorf ist aber erst ein Dorf, wenn die Kirche im Dorf ist, hielt Helmut Keidl bereits in seinem Verbauungsplan von 1962 fest. Und so wurde, etwas mehr als 20 Jahre später, 1986 mit den Planungen für eine Kapelle begonnen. Wie schon in den Anfangsjahren des Almdorfs Königsleiten konnten nach erfolgter Baugenehmigung 1987 auch für dieses Bauvorhaben zahlreiche Pinzgauer Betriebe gewonnen werden, die ihre Bauleistungen unentgeltlich erbrachten. Durch großzügige Spenden von Königsleitner Ferienwohnungsbesitzern, der Fa. Merkurbau (die das Grundstück kostenlos zur Verfügung stellte) und nicht zuletzt durch die tatkräftige Eigenleistung der Königsleitner Einwohner wurde am 4. September 1988 die Christ-Königs-Kapelle von Weihbischof Jakob Mayr eingeweiht.

In den folgenden Jahren entstand im ursprünglichen Dorfkern, zu Fuße der neuen Kirche, ein moderner Flachbau, in dem neben einem großzügigen Supermarkt und die Filiale der Raiffeisenbank Wald/Pinzgau auch die Hausverwaltung der zahlreichen Appartementshäuser ihr lokales Domizil erhalten haben. Auch die Familie Kröll erweiterte den bestehenden Almgasthof und errichtete direkt daran angrenzend das Hotel Alpenrose, welches stetig erweitert wurde.“¹²

12 Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Königsleiten> (Stand: 10.02.2011).



Abb. 28 Christ-Königs-Kapelle

„Eine für ein Tourismusgebiet ungewöhnliche Ergänzung erfolgte 1996 mit der Errichtung des Komplexes Sterngucker, in dem neben einem Hotel und Appartementwohnungen auch eine Sternwarte entstand. Diese Sternwarte, die auch das höchstgelegene Planetarium Europas beherbergt, wurde vom Potsdamer Astronomen Heinz Tiersch aufgebaut, durch den die Sternwarte in diverse weltweite Forschungsarbeiten einbezogen war. Seit dessen Ruhestand wird sie von Jürgen Huber betreut.“¹³
Die Sternwarte Königsleiten liegt auf 1600m Seehöhe und somit weit über den Dunst- und Staubschichten der doch stark touristisch frequentierten Alpentäler und hat somit die ideale Voraussetzung für die Beobachtung der Himmelskörper. Das zur Sternwarte gehörende Planetarium ist für Urlauber eine gern genutzte Attraktion an wintersportfreien Schlechtwettertagen.

¹³ Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Königsleiten> (Stand: 10.02.2011).



Abb. 29 Planetarium Königsleiten

Die Abbildung auf der gegenüberliegenden Seite zeigt Königsleiten im Jahre 2006. Im Vordergrund befindet sich der Gebäudekomplex „Alpenrose“ – Hotel – Pizzeria – Cafe – Nachtclub. Im Bau befindet sich damals gerade die Erweiterung des „Gasthof Edelweißhaus“, an der rechten Ecke ist das Gasthaus „Ursprung“ mit Hotel und Nachtclub sichtbar, und im rechten unteren Drittel eine Appartementanlage. In der Bildmitte ist die Talstation der beiden Doppelsessellifte zu sehen. Die Talstation liegt im Zentrum von einem 100m großen Umkreis, in dem sich über 1500 Gästebetten befinden. Die ersichtliche Zufahrtsstraße hat eine Breite von 14m, und ist im Winter beidseitig mit Pkws verparkt, die freibleibende Fahrspur ist somit für einen zweiseitigen Verkehr zu klein und es kommt oft zu Schwierigkeiten besonders mit Skibus und Einsatzfahrzeugen. Alle Bemühungen der Bergbahngesellschaft dieses Problem organisatorisch zu regeln scheiterten, weil sich die Gäste über die getroffenen Maßnahmen hinweg setzten bzw. diese einfach ignorierten. Drastische Maßnahmen wie das Abschleppen von 40 bis 50 Pkws wurden nicht ergriffen, denn „man wolle die Gäste nicht aus dem Dorf vertreiben“ erzählt ein Zeitzeuge.



Abb. 30 Luftaufnahme Königsleiten

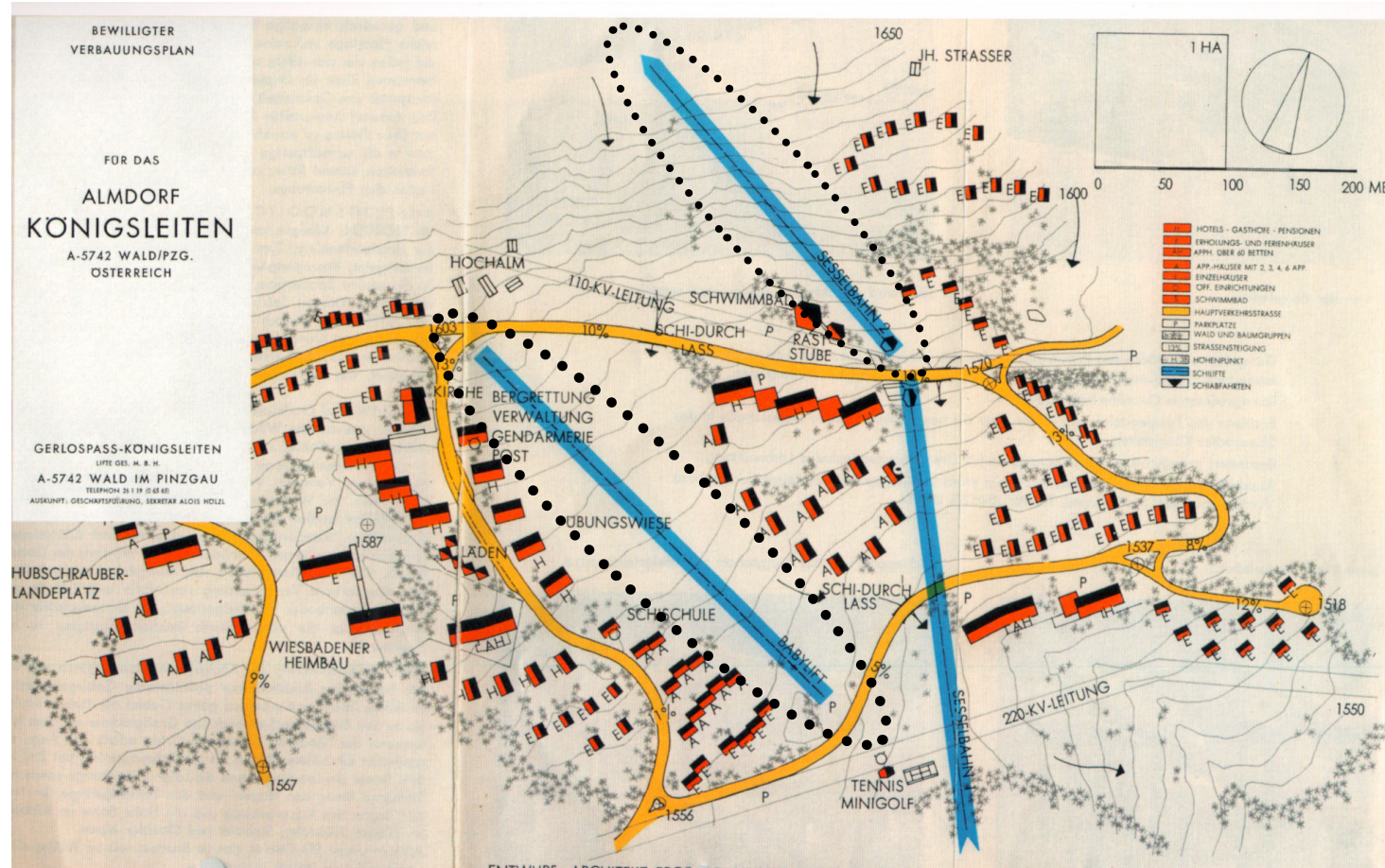


Abb. 31 Verbauungsplan, 1962

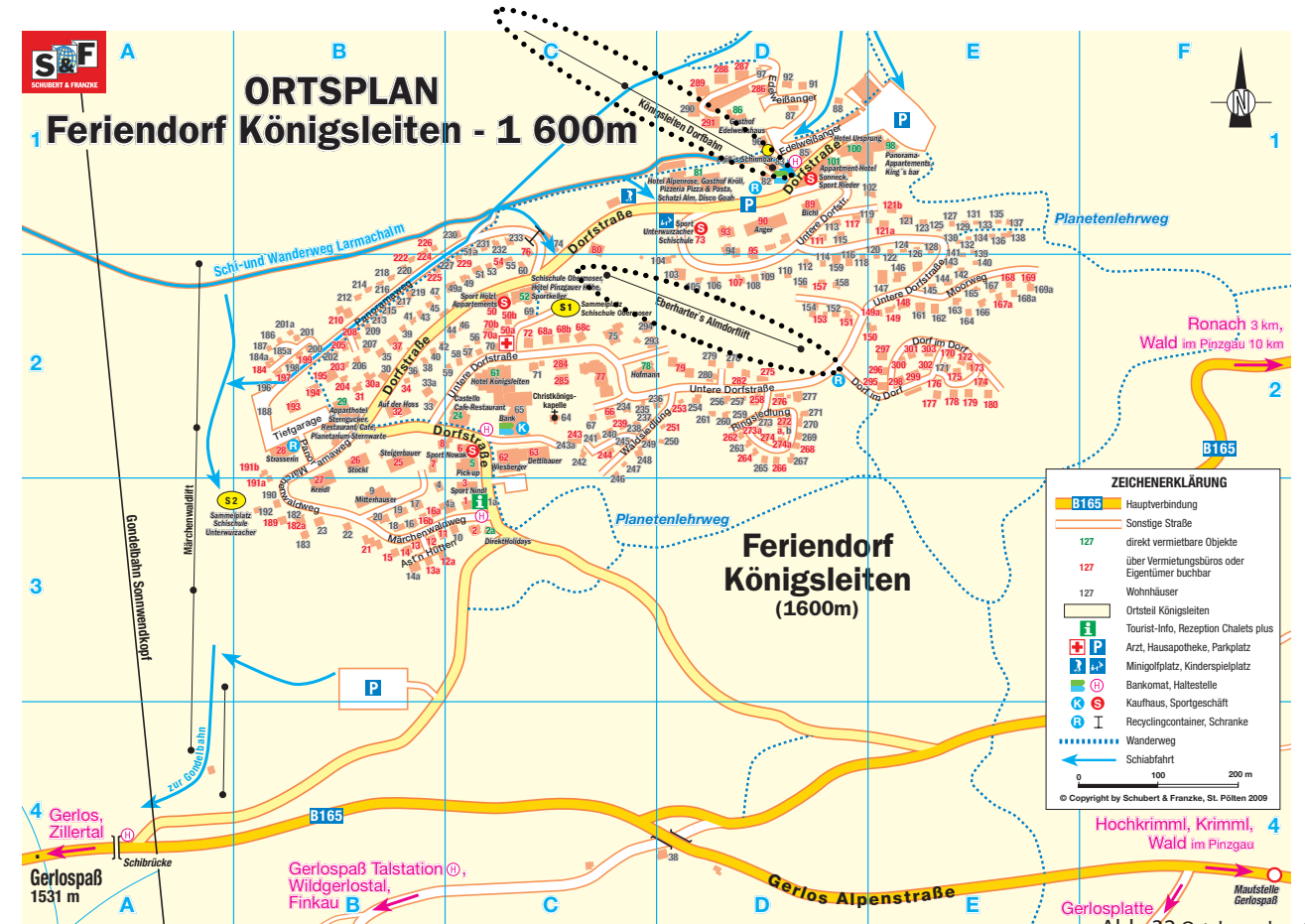






Abb. 32 Ortslageplan, 2010

Städtebauliche Erweiterungsmöglichkeit durch die Königsleiten - Boden - Bahn

Legende

-  Projektstandort - Dorfbahn
-  Erweiterungsstandort - Königsleiten - Boden - Bahn
-  Parkplatz im Erweiterungsprojekt
-  bestehende Parkplätze
-  Gebäudestrukturvergrößerung
-  Pistenerweiterung
-  bestehende Pisten

Ein zusätzlicher Parkplatz außerhalb des Ortskerns würde die Pkw - Frequenz für den gesamten Ort vermindern. Die Dorfbahn wird zur „Dorfbahn“ mit Wiederholungsfahrten. Die Königsleiten - Boden - Bahn ist eine reine Verbindungs- bzw. Zubringerbahn. Eine Entwicklungsmöglichkeit für den Ort Königsleiten entlang der neuen Piste zu der Zubringerbahn ermöglicht ein touristisches Wachstum (Infrastruktur wie Bars, und Hotels). Der Ort kann damit täglich mehrmals durch Skifahrer „durchfahren“ werden.

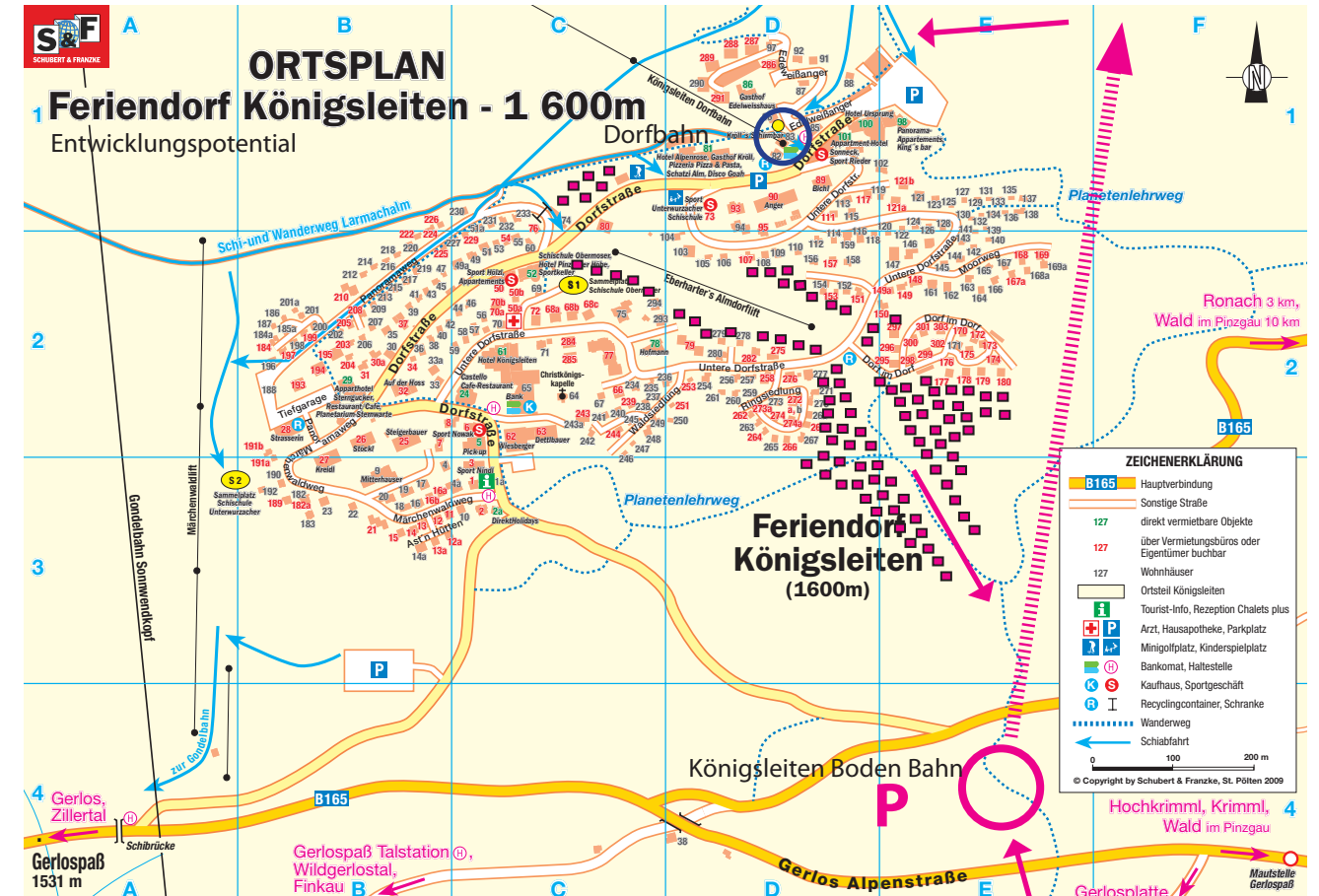









Abb. 33 Ortslageplan - Erweiterungsmöglichkeit

Legende

-  Lifte die bereits im Bebauungsplan von 1962 (Sylvester-Keidl)¹⁴ eingetragen sind
-  Lifte die zusätzlich errichtet worden sind
-  Lift der der Idee des Verbauplans von 1962 folgt (ist noch zu errichten - „Königsleiten - Boden - Bahn“)
-  Projektstandort Dorfbahn
-  möglicher Standort für spätere Entwicklung - „Zirkulation“ Liftstation Königsleiten - Boden - Bahn
-  bestehende Pisten
-  Pisten und Zufahrten in Erweiterung

Durch die Errichtung des Verbindungsliftes wäre nicht nur eine „Zirkulation“ im Gebiet möglich (siehe S 56 - 61), sondern es würde auch jedem Haus bzw. Hotel die Möglichkeit bieten, einen direkten Pistenanschluß zu erhalten. Eine Idee die bereits im ursprünglichen Verbauplan von 1962 eingetragen ist. Dies würde eine weitere Qualitätssteigerung für den Ort bewirken und neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen.

¹⁴ Vgl. Abb. 27.

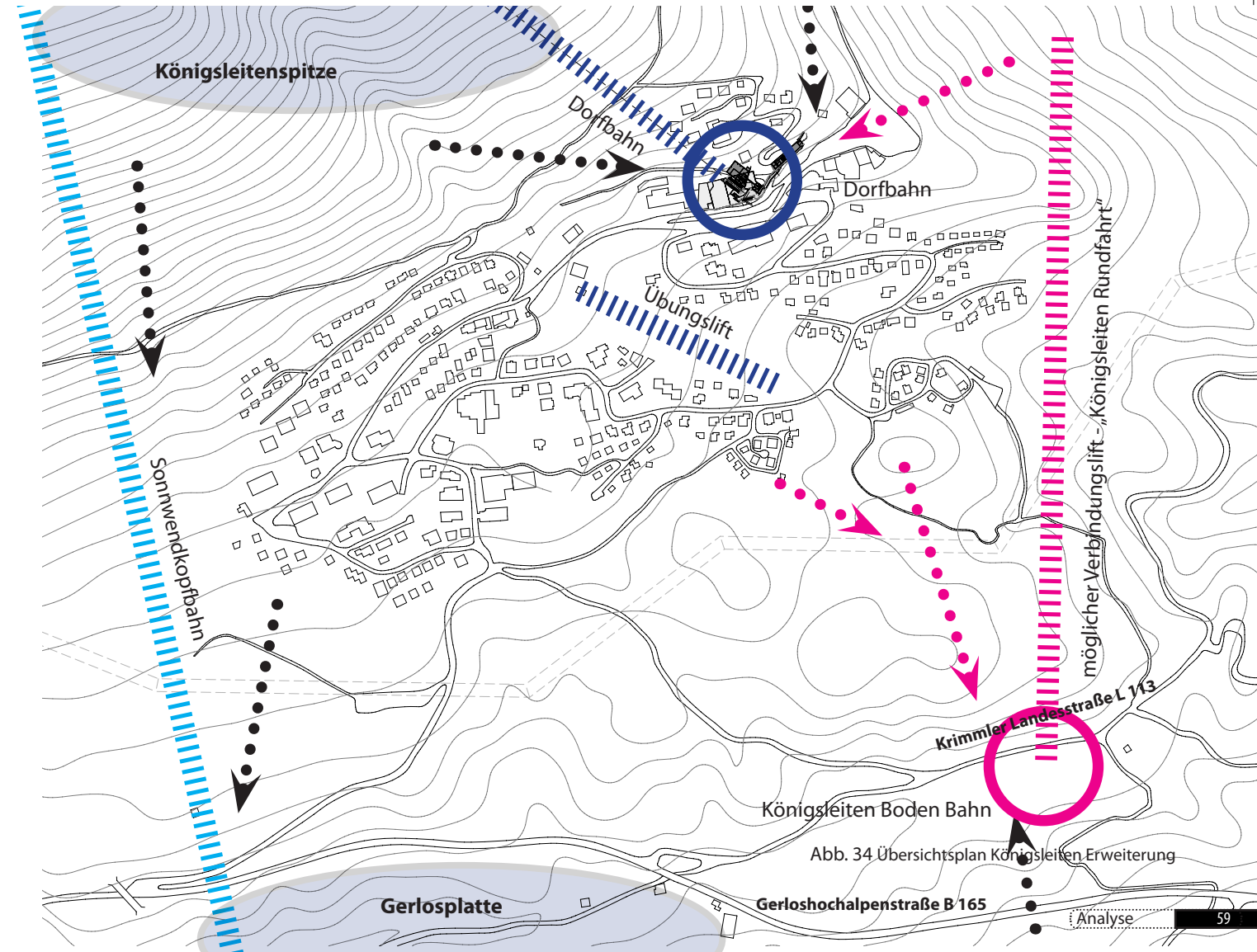







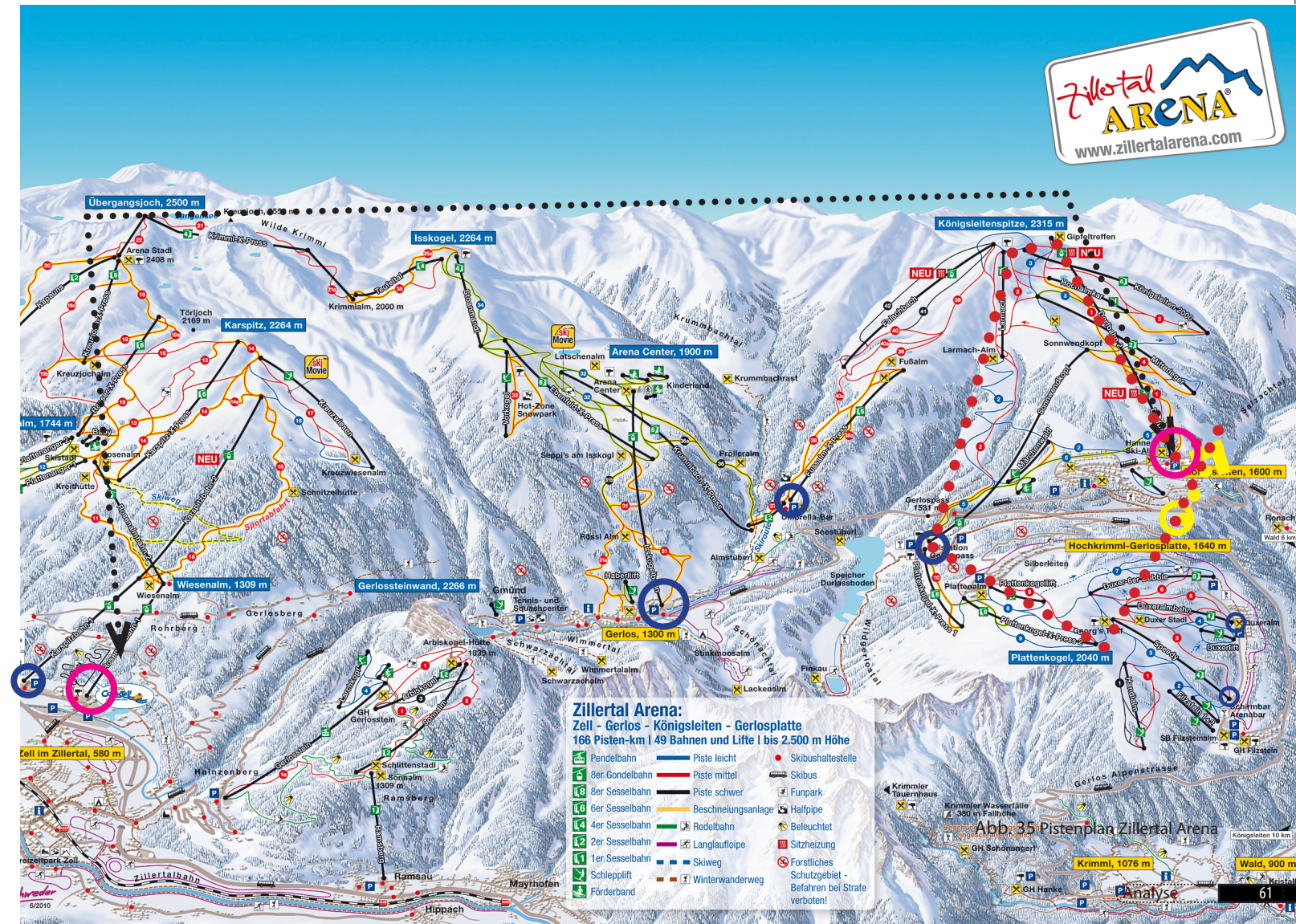


Abb. 34 Übersichtsplan Königsleiten Erweiterung

Legende:

-  Talstationsstandorte Anfang bzw. Endpunkt der Skischaukel „Zillertal Arena“
-  Talstationsorte mit sehr großer Zutrittszahl
-  Talstationsorte mit großer Zutrittszahl
-  Talstationen mit geringerer Bedeutung für die Skischaukel
-  Skischaukel
-  mögliche Zirkulation im Gebiet „Königsleitenspitze - Gerlosplatte“
-  möglicher Zubringerlift „Königsleitenspitze - Boden - Bahn“

Die Karte auf der folgenden Seite zeigt eine Abbildung der „Zillertal Arena“. Eingezeichnet sind die Talstationen mit Bedeutung für die Skischaukel und eine mögliche Erweiterung durch eine „Zirkulation“ im Gebiet „Königsleitenspitze - Gerlosplatte“. Diese „Zirkulation“ würde mindestens 5 Lifte und mindestens 4 Abfahrten inkludieren. Eine „Zirkulation“ somit ca. 60 min. in Anspruch nehmen und das Angebot in der Zillertal Arena für ungeübte Skifahrer steigern. Ähnliche „Zirkulationen“ werden seit Jahren in anderen Skigebieten durchgeführt und von den Gästen geschätzt. Als Beispiel werden auf den nachfolgenden Seiten die „Seller Ronda“ und der „Skirkus Saalbach - Hinterglemm“ erwähnt. Der Unterschied zu den folgenden Beispielen liegt in der Dauer für eine benötigte „Zirkulation“ (ca. 60 min.). Die vorgeschlagene „Zirkulation“ erscheint angemessen für das Feriendorf und bietet die Möglichkeit das Dorf Königsleitenspitze mehrere Male am Tag zu „durchfahren“. Königsleitenspitze wird somit zu einem „Skiort“ der besonderen Art und Mittelpunkt eines Gebietes und nicht „nur“ End- bzw. Anfangspunkt einer Strecke.



Als Beispiel für diese „Zirkulation“ möchte ich hier „Saalbach Hinterglemm“ anführen. Eine vollständige Zirkulation nimmt für einen durchschnittlichen Skifahrer einen ganzen Skitag in Anspruch.



Abb. 36 Skicirkus Saalbach Hinterglemm

Das zweite Beispiel zeigt das Grödnertal in welchem diese „Zirkulation“ in großem Maßstab möglich ist. Diese Route, welche die Bewohner der rundum liegenden Dolomitengebiete über vier Pässe hinweg miteinander verbunden hat, bezeichnete man in der hier gesprochenen ladinischen Sprache schon historisch als die „Sella Ronda“. Noch heute bedeutet dieser Name die Umrundung des Sellamassives.

„Wir befinden uns hier in einem in seiner Art einzigartigen Skikarussell, inmitten eines außerordentlichen Ensembles von Wäldern, felsigen Bergspitzen und verschneiten Landschaften mit bestens miteinander verbundenen Aufstiegsanlagen und Abfahrten.“¹⁵

Die vollständige „Zirkulation“ ist nur für einen geübten Skifahrer in einem Skitag möglich.



Abb. 37 Übersichtsplan Sella Ronda

¹⁵ Online unter: <http://www.dolomitesworld.com/sellaronda/?ln=DE> (Stand: 14.04.2011).

Maßnahmen für Königsleiten

Königsleiten soll sich innerhalb der Zillertal Arena eine Identität aufbauen bzw. bewahren. Die Werbung im Verbund über die Zillertalarena ist für Königsleiten sicher notwendig und hilfreich, ein selbstbewusstes Auftreten gegenüber den Touristen steigert jedoch die Aufmerksamkeit und hilft somit auch der gesamten Zillertal Arena.



← selbständiges Logo für Königsleiten
Wechselwirkung →



Werbung mit originellen Positionierungen des Logos ist hilfreich für Königsleiten und für die Zillertal Arena. z.B. Bushaltestelle als Fotomotiv - das Logo wird sozusagen „auch“ fotografiert und somit in die Welt getragen.



Zirkulation als selbständiger Teil der Zillertal Arena



Projektstandort - Dorfbahn



Erweiterungsstandort für die „Königsleiten - Boden - Bahn“



Vergleich Tignes (FR) - Ellmau (A) - Königsleiten (A)

Tignes (FR)

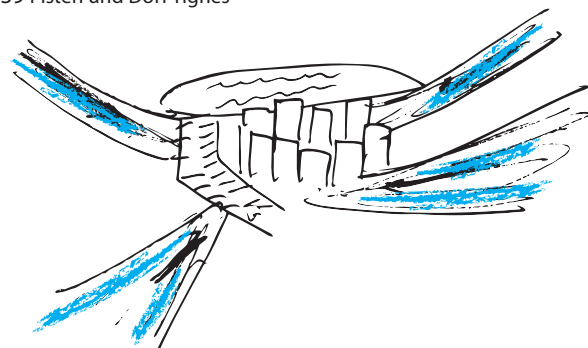
„Tignes ist eine Gemeinde mit 2169 Einwohnern (Stand 1. Januar 2007) im französischen Département Savoie (dt.: Savoyen). Der Ort liegt auf ca. 2.000 Metern Höhe in einem hochalpinen Tal am Oberlauf der Isère. Er besteht heute aus den drei Ortsteilen Le Lavachet, Val Claret und Tignes-le-Lac, die sich um einen kleinen See gruppieren. Sie ist eine der höchstgelegenen Gemeinden Europas (vgl. Saint-Véran, 2040 m). Für den Ort, den großen See im Tal und den kleinen See in 2.000 m Höhe wird oft der Name Lac de Tignes verwendet.

Das alte Dorf Tignes verschwand 1952 im Lac du Chevril, zu dem die Isère aufgestaut wurde. Die Bevölkerung von Tignes war gezwungen, das Land ihrer Vorfahren zu verlassen. Wenige Jahre später begann die Planung und Errichtung eines neuen Dorfes mit touristischer Ausrichtung – Schwerpunkt Winter.

In dem Hochtal um Tignes befindet sich eines der bekanntesten Skigebiete Frankreichs. Die sogenannte Espace Killy, benannt nach dem französischen Abfahrtsolympiasieger Jean-Claude Killy, umfasst die Skigebiete von Tignes und Val-d'Isère.“¹⁶

Das Dorf hat ein fertiges Erscheinungsbild - eine Dorferweiterung ist nicht notwendig bzw. angedacht.

Abb. 39 Pisten und Dorf Tignes



Gästebetten je Einwohner 15 - insgesamt ca. 32 500

¹⁶ Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Tignes> (Stand: 18.03.2011).



Abb. 40 Tignes in Savoyen

Ellmau am wilden Kaiser (A)

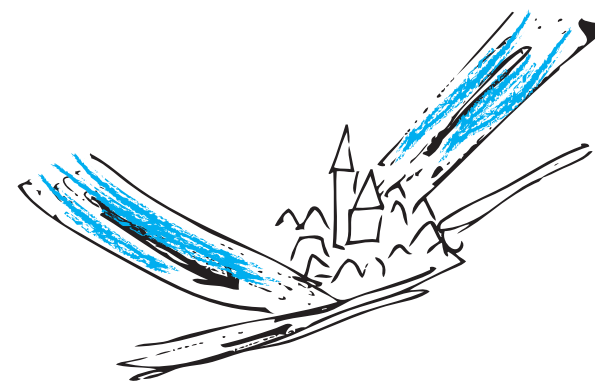
„Ellmau ist eine Gemeinde mit 2659 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2010) im Bezirk Kufstein, Tirol in Österreich.

Ellmau liegt am Fuße des Naturschutzgebietes Wilder Kaiser etwa 17 km von der Autobahnausfahrt Kufstein-Süd entfernt in 820 m Höhe im Sölllandl eingebettet zwischen dem Kalkmassiv des Wilden Kaisers im Norden und dem Hartkaiser im Süden. Der Ort ist ein Sommer- sowie Wintersportgebiet und lebt hauptsächlich vom Tourismus (ca. 5.000 Gästebetten).

Eine erste urkundliche Erwähnung erfuhr der Ort im Jahr 1155. Das Siedlungsgebiet erstreckt sich über den gesamten Ellmauer Sattel, der die Wasserscheide zwischen Inn und Großache bildet.

Ellmau verfügt über einen ausgedehnten Golfplatz, ein großes Erlebnisschwimmbad, eine Standseilbahn auf den Hartkaiser und damit Anschluss an das große Skigebiet, das sich bis zur Hohen Salve im Westen erstreckt.“¹⁷

Abb. 41 Pisten und Dorf Ellmau



Gästebetten je Einwohner 2 - insgesamt ca. 5000

¹⁷ Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ellmau> (Stand: 18.03.2011).



Abb. 42 Ellmau

Königsleiten (A)

„Das Ortsgebiet liegt im äußersten Westen des Oberpinzgau im Salzburger Land. Königsleiten ist der westlichste Ortsteil der Gemeinde Wald im Pinzgau und gleichzeitig die westlichste Siedlung des Bundeslandes Salzburg. Weiter im Westen und Süden schließt sich das Bundesland Tirol mit dem Gemeindegebiet Gerlos an.

1965 gab es in Königsleiten streng genommen keine Einwohner, da sich die von der Almwirtschaft lebenden Bergbauern nur im Sommer dort aufhielten. Durch den Tourismus stieg die Zahl der Einwohner auf derzeit rund 70 an. In den vergangenen Jahren wurde insbesondere im südöstlichen Teil des Ortes eine größere Anzahl von Neubauten errichtet. Die Zahl der Gästebetten beträgt dadurch zurzeit rund 5000.“¹⁸

Eine Dorferweiterung ist in Königsleiten scheint möglich und ist erwünscht.

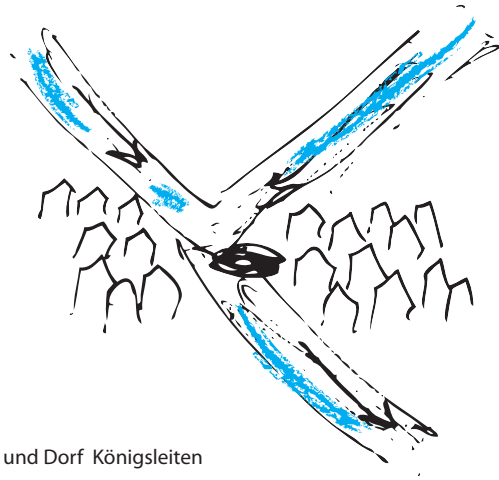


Abb. 43 Pisten und Dorf Königsleiten

Gästebetten je Einwohner 71 - insgesamt ca. 5000

¹⁸ Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Königsleiten> (Stand: 18.03.2011).



Abb. 44 Luftaufnahme Königsleiten

Nun stellt sich die Frage: Warum habe ich diese drei Orte miteinander verglichen?

Tignes und Königsleiten sind beides „konstruierte“ bzw. geplante Dörfer – beide sind in etwa zur gleichen Zeit errichtet worden, Ellmau hat seine heutige Gästebettenzahl in den späten 1960 – 1980er Jahren erhalten und deshalb auch in der selben Zeit wie die beiden andern „Dörfer“ expandiert, jedoch hat in Ellmau ein historischer Dorfkern existiert, um den die Erweiterung stattgefunden hat.

In allen drei Dörfern kann man mit den Skiern bis in die Ortsmitte fahren und auch die meisten Hotels mit den Skiern erreichen. Interessant erscheint der Umstand, dass Ellmau und Königsleiten vom architektonischen Erscheinungsbild ähnlich sind und es für einen großen Teil der Touristen schwer erkennbar sein wird, dass es sich im Falle von Königsleiten um ein „konstruiertes“ Feriendorf handelt. Dies fällt ihn Tignes nicht so schwer – und wird auch nicht so vermarktet. Die Vermarktung für den Tourismus in Tignes setzt auf den Sport – die großartigen Pisten und die beeindruckende Natur. In Ellmau und Königsleiten setzt man bei der Vermarktung zusätzlich auf das „ländlich – Romantische“.

Dies rührt wahrscheinlich von der Tradition der Heimatschutzbewegung her. „Die 1904 gegründete Heimatschutzbewegung kultivierte Kräfte aus Ethnographie und Geschichte. Die Region, ihre Wurzeln und ihre Geschichte wurden zu einem bedeutsamen, identitätsstiftenden Moment einer neuen Gesellschaft, die des alten Systems verlustig gegangen war. Mit Zügen einer teilweise regressiven und defensiven Kulturbewegung beschor sie einen mystisch-metamorphisches Berg- und Regionalbild, das sich auf die Kultur der vergangenen Zeit berief und internationale Tendenzen weitgehend ablehnte.“¹⁹

„Der Heimatschutz nahm regen Anteil an den architektonischen Entwicklungen, in Österreich ab 1926 mit der Macht einer gesetzlich verankerten Einspruchsgewalt.“²⁰

¹⁹ Achleitner, Region, 1997, 34.

²⁰ Reiterer, Architektur Aktuell Nr. 240, 2000, 77.

„Es waren nicht nur die radikalen gesellschaftlichen Veränderungen, die nach dem Ersten Weltkrieg eine neue Form von – Massentourismus – brachten, sondern es waren auch kulturelle Aspekte, die etwa im Rahmen der Jugendkultur, der Wanderbewegung und des Sports ein neues Verhältnis zu Natur und Landschaft herstellten. Darüber hinaus war das geschrumpfte Österreich auf der Suche nach einer neuen Identität (die selbstverständlich auch die Bundesländer beschäftigte) und sich nicht zuletzt auch im Bauen ausdrückte. In der Ersten Republik (und vor allem im Ständestaat) konnte nur im kulturellen Bereich der Verlust an politischer und ökonomischer Bedeutung kompensiert werden, und Österreich versuchte seine Rolle als kulturelle Großmacht zu urgieren. Es war also nach der Natur die Kultur, die man als Grundlage und Voraussetzung für einen sich entwickelnden Tourismus erkannte, und womit man auch, vor allem in Westeuropa, durch Ausstellungen zu werben begann. In unserem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass diese erste tourismuspolitische Phase sich in einem sehr produktiven Spannungsfeld von Tradition und Moderne, der Wiederentdeckung von Traditionen und einer Entwicklung von optimistischen Zukunftsperspektiven abspielte [...]

Ich kann nur versuchen, diese sehr komplexe und kulturpolitisch nicht problemlose Gratwanderung mit einigen Beispielen darzustellen.

1 Lois Welzenbacher, Turmhotel Seeber, Hall in Tirol 1930/31

Die ersten Beispiele stammen von den beiden Antipoden in diesem Spannungsfeld, Lois Welzenbacher und Clemens Holzmeister. Das Turmhotel Seeber signalisiert mit einer dynamischen Drehbewegung der Balkone eine in den Stadtraum und in die Bergkulisse ausgreifende, eine der Sonne und Aussicht (also eine der Gesundheit und dem Lebensgenuss) zugewandte Haltung des Bauens. Die Architektur vermittelt eine durch den Tourismus bereicherte Lebensform, und sie bedient sich dabei der neuesten, den Fortschritt symbolisierenden Formen.“²¹

²¹ Achleitner, Region, 1997, 114.

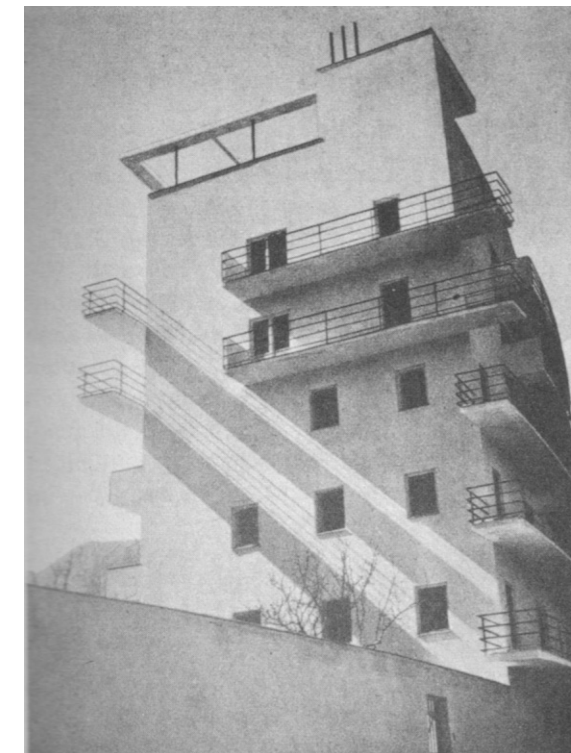


Abb. 45 Welzenbacher, Turmhotel Seeber, Hall in Tirol

2 Clemens Holzmeister, Hotel Drei Zinnen, Sexten, 1932 -34

„Holzmeister arbeitete vor und mit einem anderen kulturellen Hintergrund; Seine Bauten suchten den Konsens mit der regionalen Tradition, es handelt sich teilweise um Transformation und Weiterführung bäuerlicher Bauformen. Während Welzenbacher durch eine neue, auch städtische Sicht von Natur, Landschaft und Topographie an den Fundamenten des Regionalismus rüttelte, bestätigte Holzmeister durch seine Art von Neubelebung diese alten Formen. Kein Wunder, dass von seinen 400 Bauten fast alle erhalten sind, während Welzenbachers alle Konventionen in Frage stellenden Bauten praktisch alle ausgerottet wurden.“²²

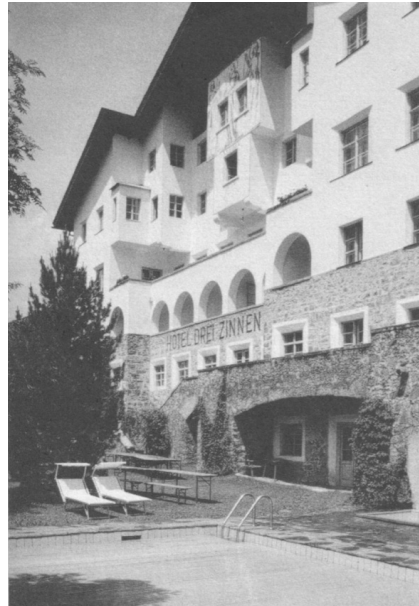


Abb. 46 Holzmeister, Hotel drei Zinnen, Sexten

22 Achleitner, Region, 1997, 115.

3 Franz Baumann, Nordkettenbahn Innsbruck, Bergstation 1927/28

Auch Franz Baumann entwarf seine Stationsbauten im Spannungsfeld von extremer Natur und Baukultur. Man könnte behaupten, im unteren Bereich, vor allem auf der Hungerburg, verhielt er sich noch „holzmeisterlich“, verwendete Holz, Ziegelmauerwerk in bäuerlicher Formensprache. Die Mittelstation ist noch erkennbar an der Topographie und Aussicht, der landschaftlichen Situation orientiert, während dann die Bergstation jedoch vollends aus der Funktion der im steilen Winkel einfahrenden Kabinen, das – Ausspucken – der Fahrgäste, und vor allem an der extremen Topographie entwickelt wurde. Die Bergstation Hafelekar gehört immer noch zu den Spitzenleistungen einer alpinen Architektur, die nicht nur aus ihrer Leistung heraus entworfen wurde, sondern die, architektonisch überhöht, auch diese Leistung darstellt.“²³

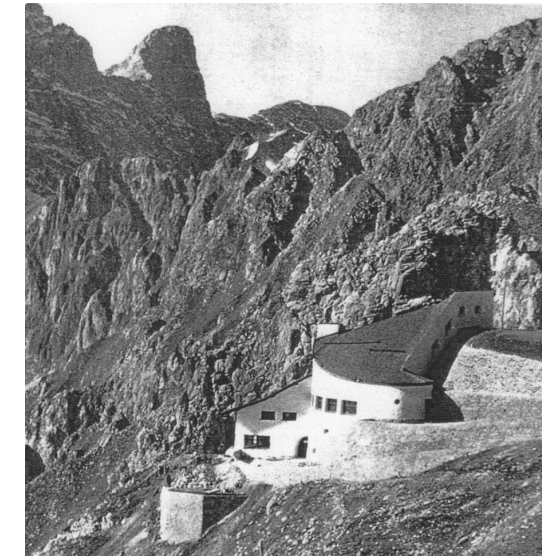


Abb. 47 Baumann, Bergstation Hafelekar, Innsbruck

23 Vgl. Achleitner, Region, 1997, 116.

Umsetzung von Infrastruktur in alpiner Architektur - historisch

„In diesem Zusammenhang sind zwei Wettbewerbsentwürfe aus dem Jahr 1927 /28 von Interesse.²⁴ Für den Wettbewerb der Innsbrucker Nordkettenbahn 1927 hatte auch Lois Welzenbacher einen Entwurf eingereicht. Sein Entwurf für die Station Seegrube sah einen geschwungenen Bau vor, der Hotel und Bahnstation vereinte. Franz Baumanns Entwurf (Hotelprojekt - Seegrube) zeigt damals erstmals einen geschwungenen, auf die Landschaft und Geländeform reagierenden Bau.

Die Auseinandersetzung mit Landschaft war für jeden ein zentrales Thema, beide erreichten allerdings vollkommen unterschiedliche Lösungen. Welzenbacher modellierte, die Landschaft „weiterdenkend“, den gekrümmten Entwurf förmlich aus dem gebirgigen Gelände heraus. Baumann stellte einen Körper in die Landschaft und setzte diesen in eine räumliche Beziehung mit dem Umfeld der Berge.“²⁵

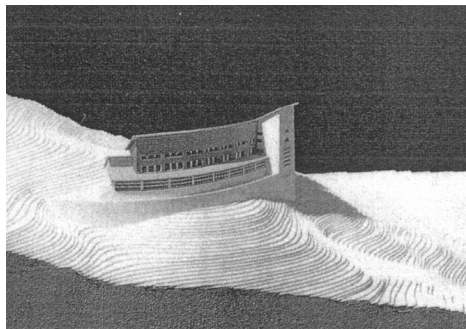


Abb. 48 Franz Baumann, Hotel Seegrube, Entwurf 1927/28

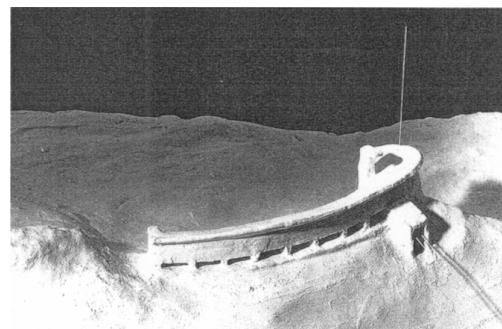


Abb. 49 Lois Welzenbacher, Nordkettenbahn, Entwurfsmodell 1927

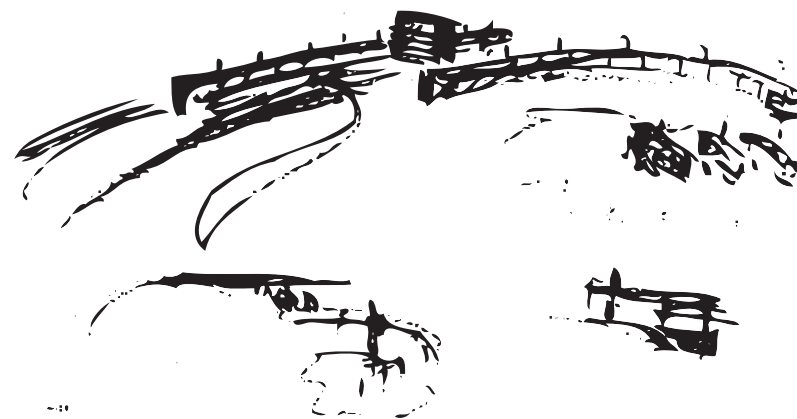


Abb. 50 Lois Welzenbacher, Entwurfsskizze für ein Berghotel im Pustertal 1934

²⁴ Vgl. Moroder, 1993, 99.

²⁵ Vgl. Reiterer, Architektur Aktuell, Nr. 240, 2000, 79 - 80.



Abb. 51 Königsleiten, Projektstandort, Altbestand








Entwurf

Abb. 52 Königsleiten, Projektstandort, Entwurf

a) Bewegungslinien - Formfindung - Entwurf

Legende

-  Erschließungsstraße
-  Durchfahrt Tiefgarage für Bus und Pkw
-  Fußgänger
-  Skifahrer
-  Seilbahn

Der Entwurf lehnt sich in der Formensprache nicht unmittelbar an die großen Pioniere und Vorbilder der frühen 1920er Jahre (Baumann, Welzenbacher) an, stellt aber dennoch eine Beziehung her.

Die Einbindung in die Landschaft und dem Schichtenlinienverlauf folgende Gebäudelini- en werden als Ansatz übernommen, neu übersetzt und mit den Bewegungslinien von Fußgängern, Pkw, Skibus, Skifahrer aber auch mit denen der Seilbahn überlagert. Das Gebäude biegt sich an der Außenseite entlang der Straße und nimmt an der Innenseite die Drehbewegung der Umlenkscheibe für die Seilbahnkabinen auf, bildet so in seiner Ausgestaltung eine sichtbar gemachte Bündelung der dort herrschenden Mobilitätsadern, als ein in der Ortsmitte installiertes Gelenk der wesentlichen Verkehrssehnen, verwoben mit dem Ort, und wird so als infrastrukturelle Drehscheibe zu einem Bauwerk für alle.

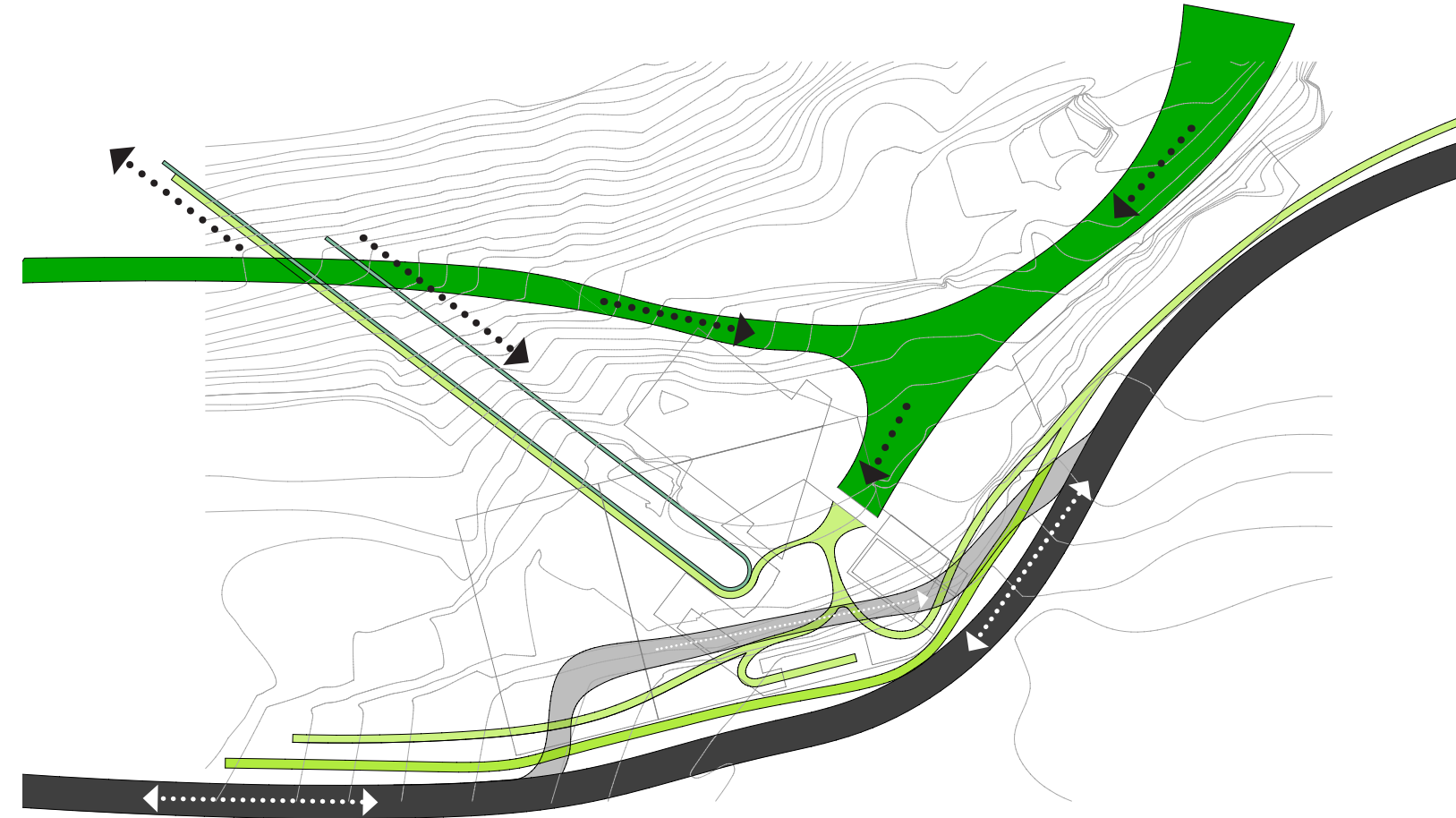


Abb. 53 Bewegungslinien

Die Gestalt als ausgeformter Verschmelzungspunkt der Bewegungsströme erster Instanz (die außerhalb der touristischen Saison von der einheimischen Bevölkerung beanspruchten Gehwege und der Erschließungsstrasse), sowie denen der zweiten Instanz (die durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen touristische saisonaler Bedingtheit, also der Bewegungsstrom von Buslinien, Liftlinie, Skipiste usw.).

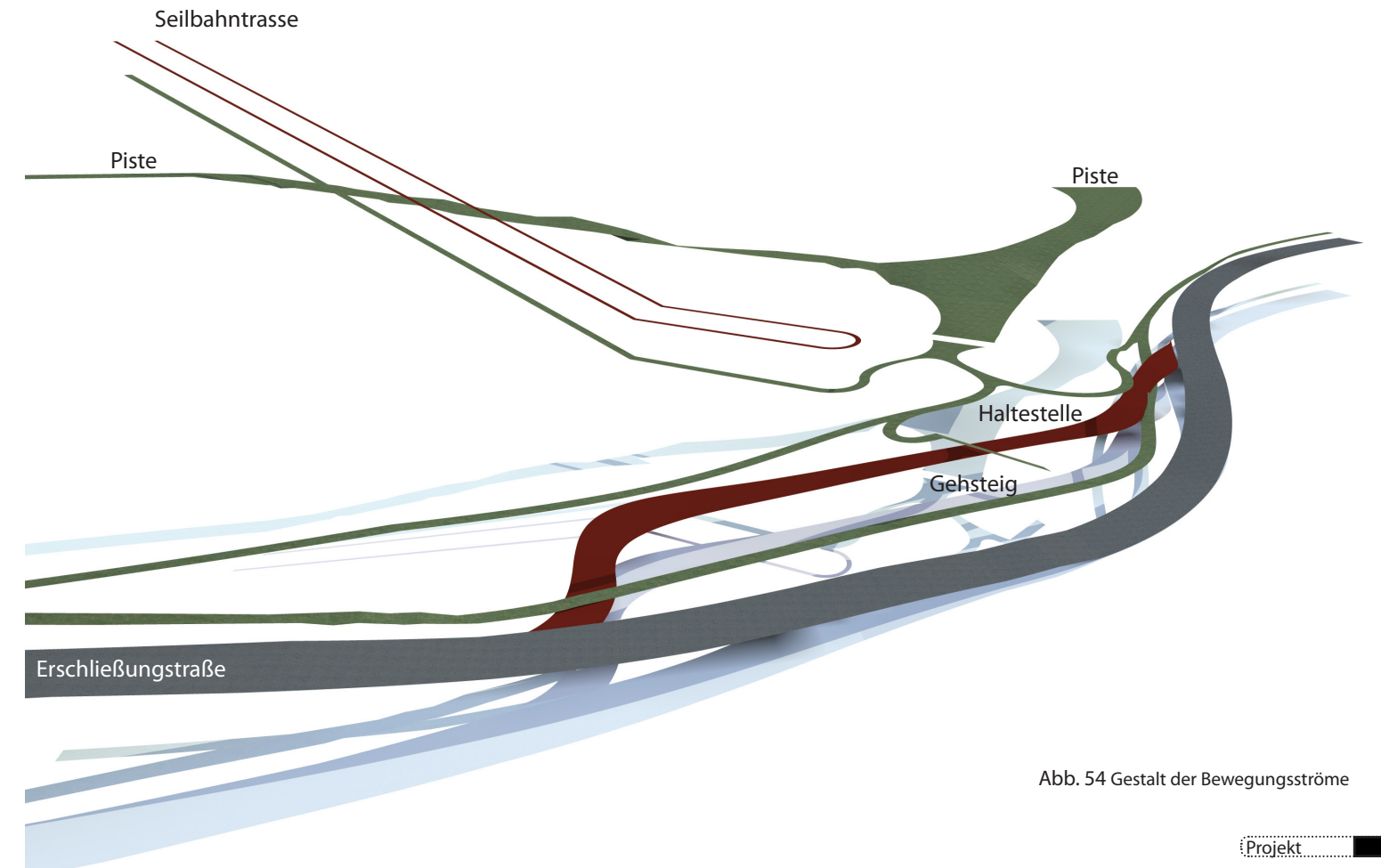
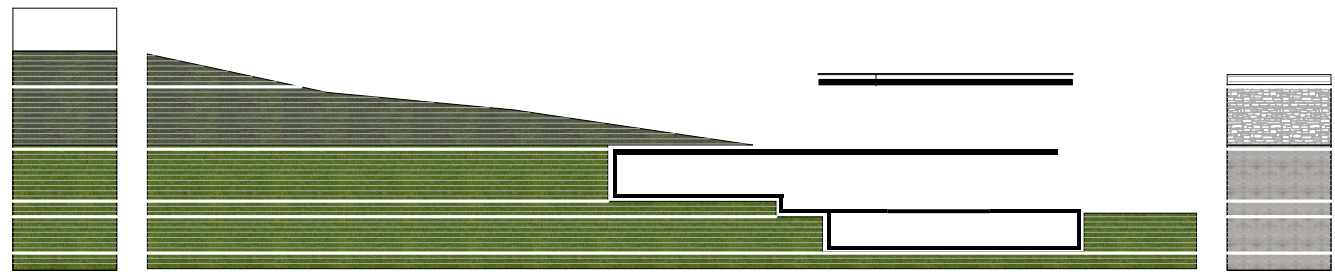
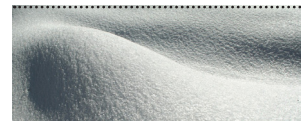


Abb. 54 Gestalt der Bewegungsströme

b) Materialschichtung - Formfindung - Entwurf



Schnee



weißes Blech

Geröll



Naturstein

Fels

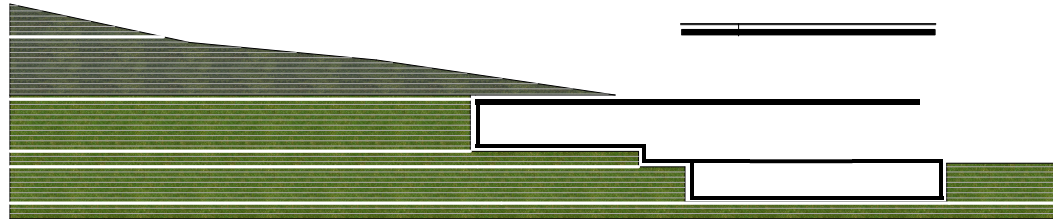


Sichtbeton



Abb. 55 Materialwahl

c) Grundrisse



Dachdraufsicht

Einstieg Level 0

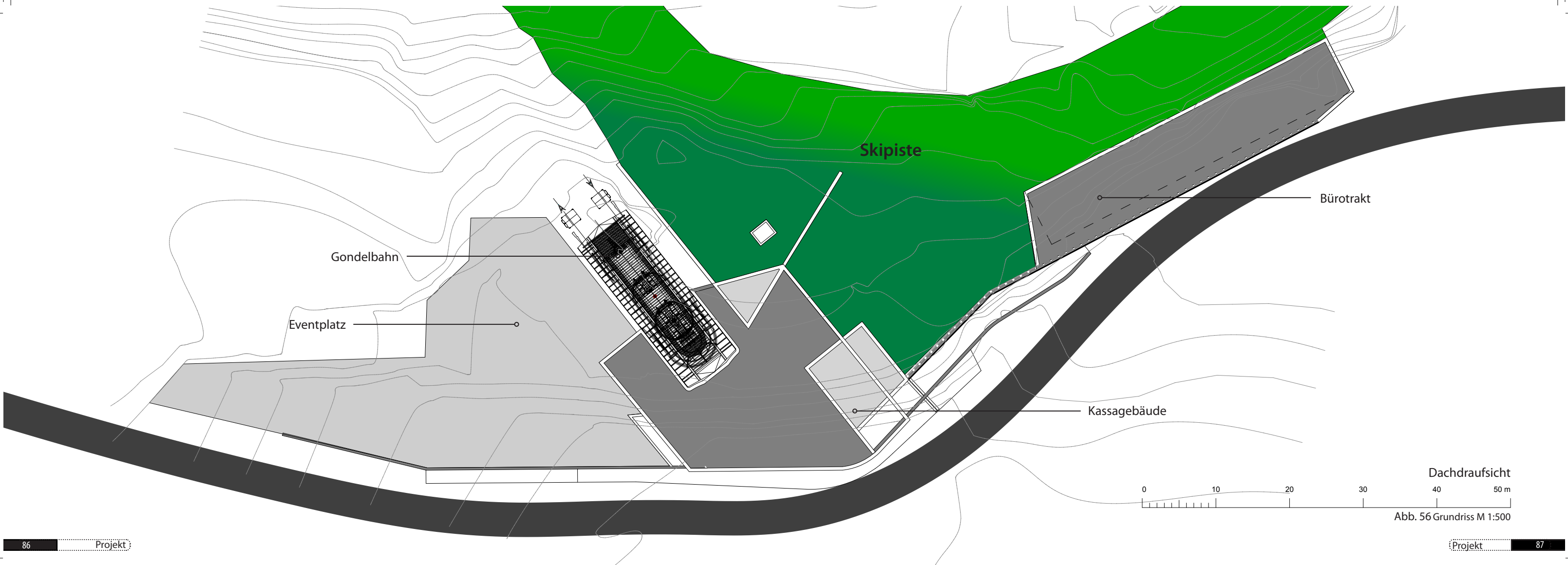
Tiefgarage Level -1 und -2

Tiefgarage Level -3

Dachdraufsicht

Markantes Zeichen der fünften Ansicht ist das Flugdach, das durch seine Krümmung die Bewegung der Seilbahn im Inneren des Gebäudes nachvollzieht, nach außen abzeichnet, und mit der Straßenkante abschließt. Der Schwung des Daches ist eine Willkommensgeste für Gäste und Bewohner des Ortes. Die Seilbahneinhausung aus Glas gewährt Einblicke in die Seilbahntechnik, während die großen Gebäudeteile der Tiefgarage sowie des Lagers sich unter Tage befinden, und so der direkten Wahrnehmung des Betrachters oder Nutzers entzogen sind.

Die Geländelinie als auch der Straßenverlauf, also der das Gebäude umgebende und durchdringende Verkehr, bilden in einer konsequenten formellen Vereinigung das Bild von oben (welchem vor allem im alpinen Raum, durch den Blick von den umgebenden Bergen auf den Ort, eine wohl doch empfindlich hochrangigere Bedeutung zukommt).



Gondelbahn

Eventplatz

Skipiste

Bürotrakt

Kassagebäude

Dachdraufsicht



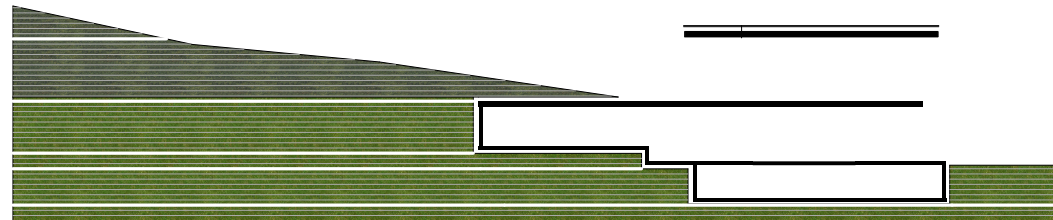
Abb. 56 Grundriss M 1:500

Einstieg Level 0

Im Wesentlichen gliedert sich die Anlage in zwei Bereiche: der östliche Teil ist das Bürogebäude für die Seilbahngesellschaft, mit zwei Geschäftsführer- und drei Betriebsleiterbüros, das Sekretariat mit Archivwand, eine Bar mit Kaffeeküche, die für Besprechungen, aber auch für Catering (bei Sitzungen), ein Sitzungssaal mit mobilen Wandelementen, WC - Anlagen, sowie jeweils ein Lagerraum und ein Serverraum. Der Bürotrakt ist über einen Laubengang direkt an den „Zwischenplatz“ angeschlossen und ermöglicht so kürzere Wege zu den Kassen.

Im westlichen Bereich ist der Einstieg in die Gondelbahn barrierefrei ausgebildet, nebst Kassengebäude mit Serverraum, Teeküche, Infobereich, Buskassa für den Verkauf von Gruppen Tickets bieten die Aussichtsterrassen einen wunderbaren Blick auf die Bergwelt und das Skigebiet.

Im nördlichen Teil der Anlage sind der Dienstraum 1, der Sanitätsraum, die WC - Anlagen, ein behindertengerechtes WC, das Skidepot für Gäste, die Lagerräume, eine Skidoo Garage, das Skidepot für Bedienstete und der Dienstraum 2 situiert. Die Freifläche vor der Gondelbahn wird als Eventplatz für Veranstaltungen verwendet und steht nicht nur der Bergbahngesellschaft zur Verfügung, sondern wird vom Dorf als „neuer“ Dorfplatz genutzt. Durch die direkte Anbindung an die Dorfstraße und die Möglichkeit den Platz direkt mit Lkw´s zu befahren, kann der Platz für Auf- und Abbauarbeiten gesperrt werden ohne den Betrieb der Seilbahngesellschaft zu beeinträchtigen.

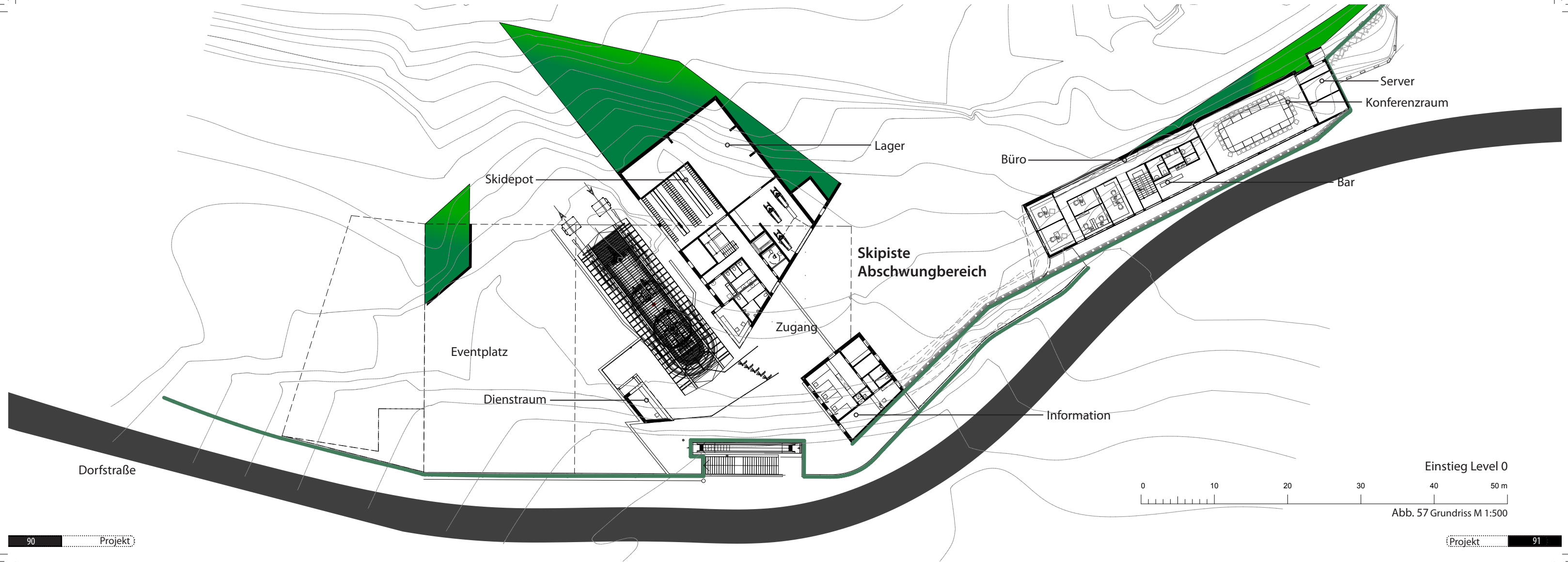


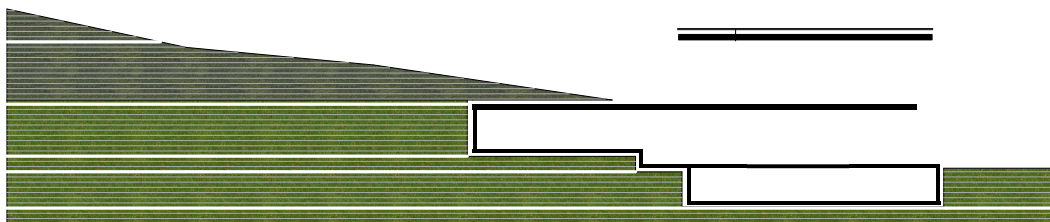
Dachdraufsicht

Einstieg Level 0

Tiefgarage Level -1 und -2

Tiefgarage Level -3





Dachdraufsicht

Einstieg Level 0

Tiefgarage Level -1 und -2

Tiefgarage Level -3

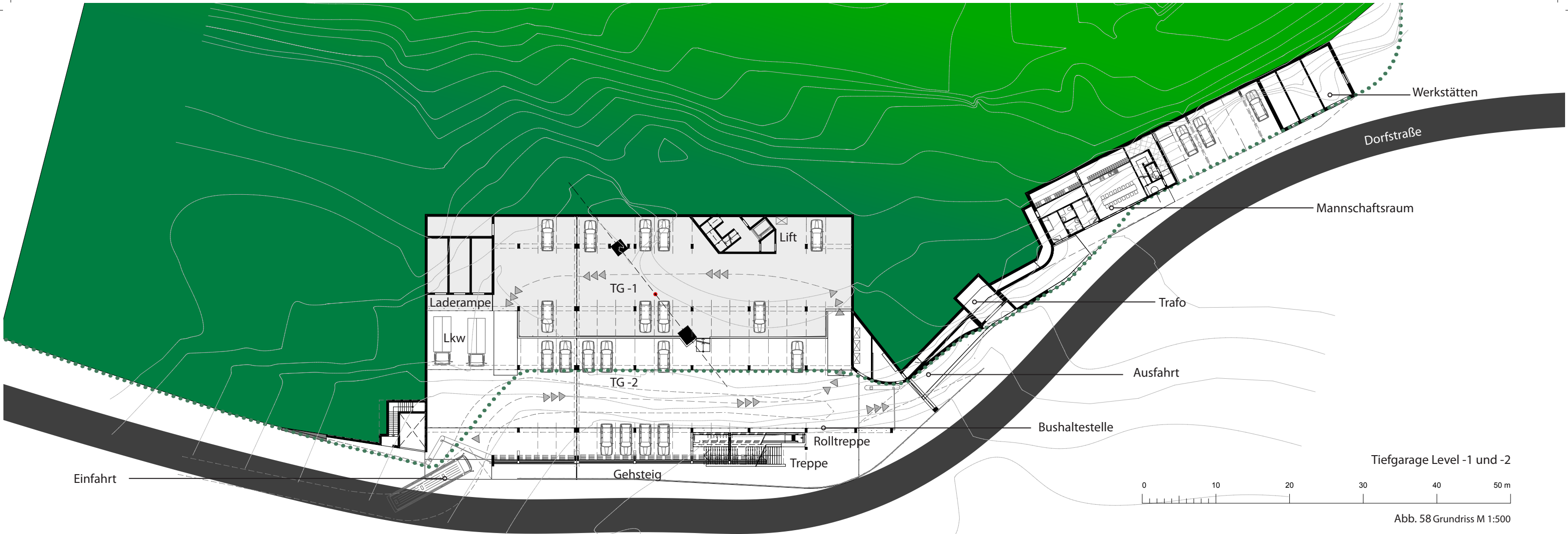
Tiefgarage Level -1 und -2

In diesem Geschoss befinden sich im östlichen Teil der Anlage (Bürogebäude) die Werkstätten für die Seilbahngesellschaft und der Haustechnikraum. Weiters der Eingang für die Anmeldung, der Mannschaftsraum, zwei Zimmer für Pistengerätefahrer (Frühschicht), der Kollektorgang, welcher die Versorgung zwischen Bürogebäude und Seilbahnanlage ermöglicht und eine Anpassung und Wartung der Verkabelung der EDV Systeme garantiert. Der in die Planung einbezogene bestehende Trafo wurde erhalten und wie auch alle Leitungen in die Anlage integriert.

Im östlichen Teil (unter der Seilbahnanlage) befinden sich in der Nähe der Tiefgaragenausfahrt ein Technik- und ein Müllraum. Im westlichen Teil sind Lkw - Ladeplätze mit angeschlossenen Lagerräumen für die Skihütten am Berg untergebracht. Diese können auch Tagsüber genutzt werden, weil sie den Fließverkehr der Tiefgarage nicht beeinträchtigen. Die Tiefgaragendecks sind halbgeshoßig versetzt, um den Aushub zu minimieren. Die Tiefgarage ist natürlich be- und entlüftet, aufgrund der Lamellenwand mit Licht und Luft durchströmt und bildet im vorderen Bereich eine Schleuse zum Personenaufzug (dieser ermöglicht einen barrierefreien Zugang von 1650 m ü.A der Tiefgarage bis zum Ausstieg Bergstation 2315 m ü.A.).

Die Tiefgarage ist von 8 Uhr bis 18 Uhr gratis zu benutzen, ab 18 Uhr gebührenpflichtig.

Die Haltestelle für die Skibusse in der Tiefgarage ist direkt vor der Rolltreppe und dem Stiegenaufgang. Der Zugang zur Station ist somit bis zum Einstieg in die Gondel überdacht, und steht in direkter Anbindung an den Gehweg in die Ortschaft.



Einfahrt

Laderampe

Lkw

TG -1

TG -2

Gehsteig

Lift

Rolltreppe

Treppe

Ausfahrt

Bushaltestelle

Trafo

Mannschaftsraum

Werkstätten

Dorfstraße

Tiefgarage Level -1 und -2

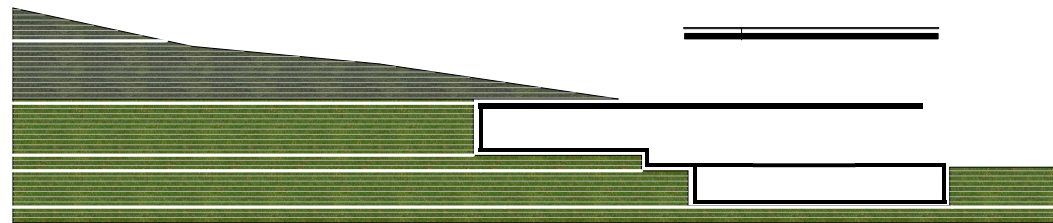


Abb. 58 Grundriss M 1:500

Tiefgarage Level -3

Bei der Planung ergab sich aus topographischen Gründen die Möglichkeit ein weiteres Garagendeck zu errichten. Da der Bedarf an Tiefgaragenplätzen auf Level -1 und Level -2 für die Seilbahngesellschaft gedeckt war, wurde mit dem angrenzenden Hotel verhandelt und die Tiefgarage auf Level -3 in Kooperation mit dem Hotel „Alpenrose“ errichtet. Eine direkte unterirdische Verbindung mit dem Hotel ist bei einem angedachten späteren Umbau des Hotels möglich. Das Kontrollsystem dieser Garage erlaubt nur dem Hotelgast oder anderen befugten Personen einen Zutritt.

Wie auch bei den darüberliegenden Garagendecks wurde auch hier auf eine natürliche Be- und Entlüftung wert gelegt.

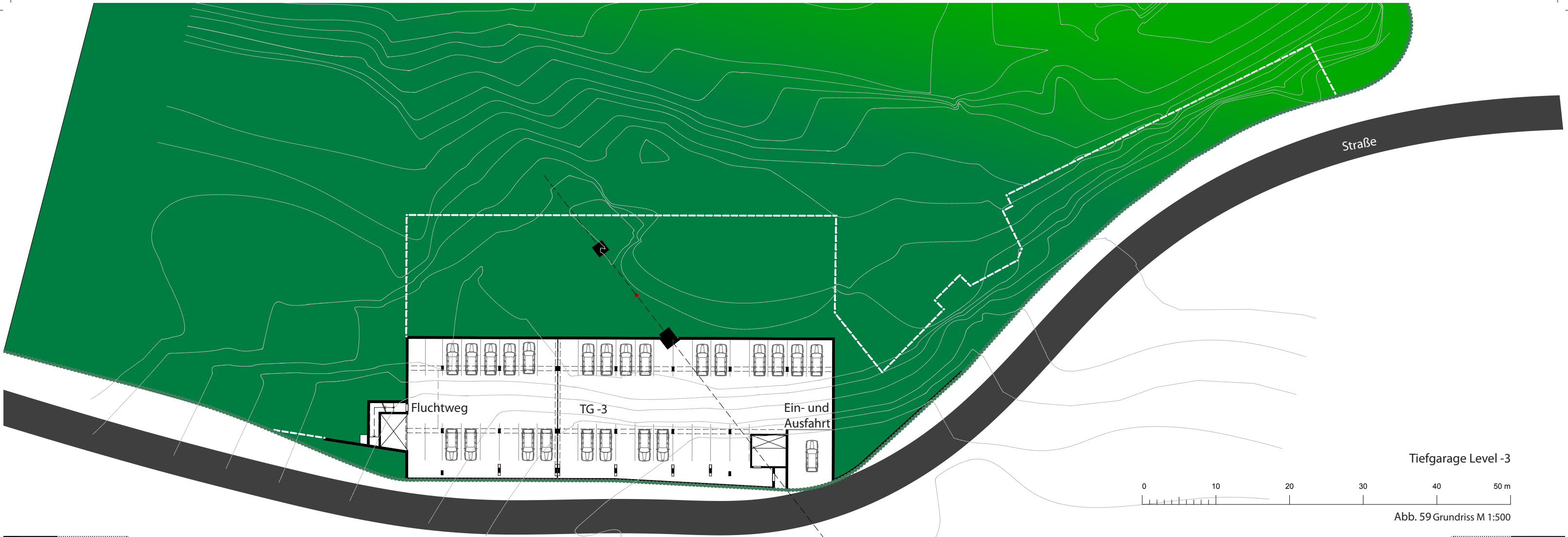


Dachdraufsicht

Einstieg Level 0

Tiefgarage Level -1 und -2

Tiefgarage Level -3



Tiefgarage Level -3



Abb. 59 Grundriss M 1:500

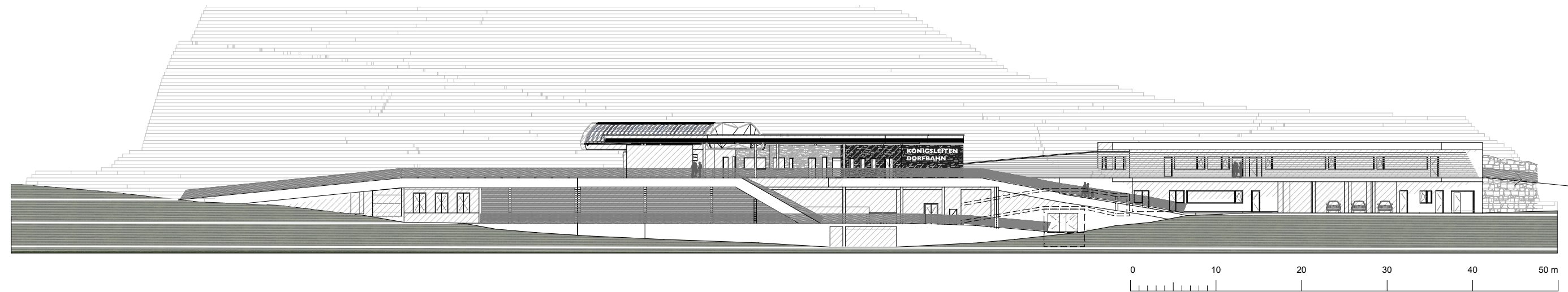


Abb. 60 Ansicht M 1:500



Abb. 61 Foto von oben

d) Funktionsschichtung - Schnitte

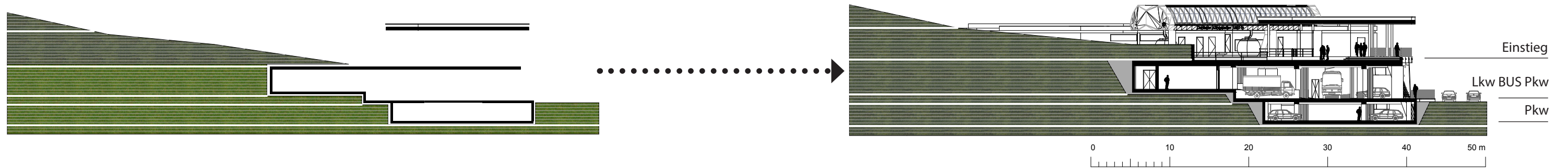
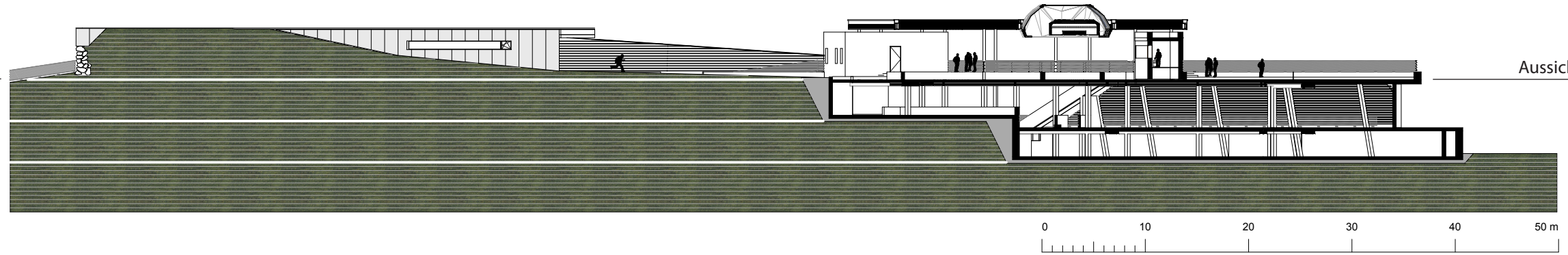


Abb. 62 Schnitt M 1:500

Bürotrakt



Aussicht Eventplatz



Abb. 63 Schnitt M 1:500

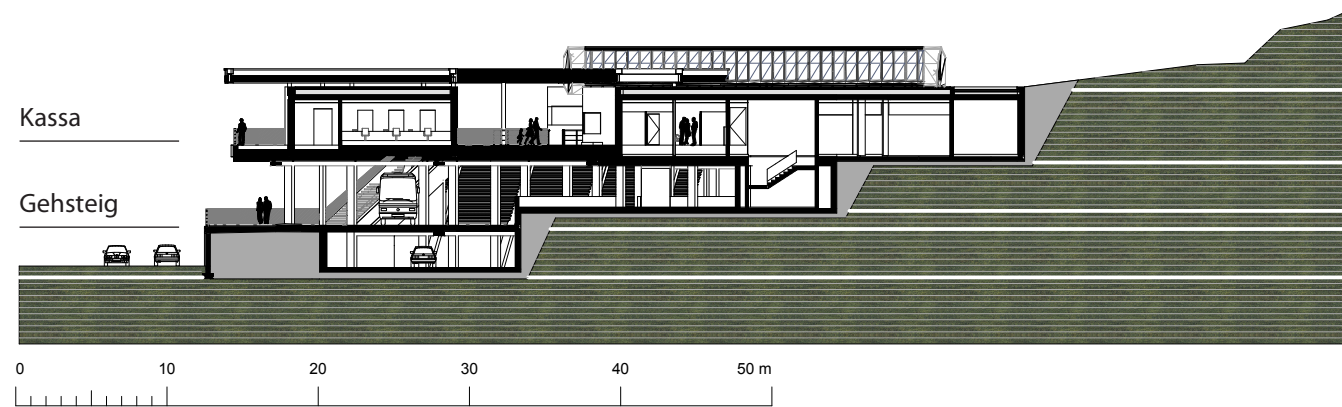


Abb. 64 Schnitt M 1:500

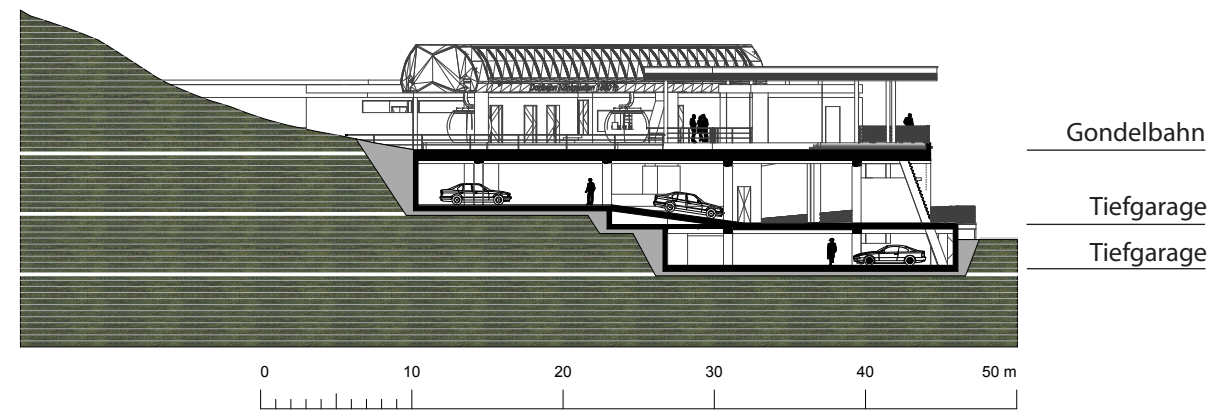


Abb. 65 Schnitt M 1:500

e) Fototeil



Abb. 66 Foto Flugdach



Abb. 67 Foto Lamellenwand Tiefgarage

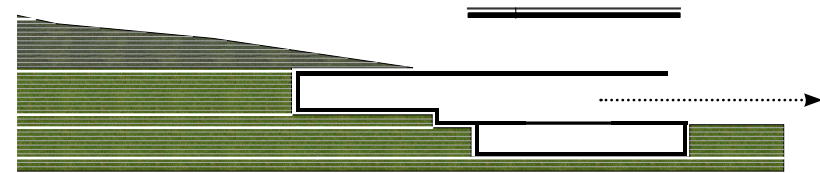
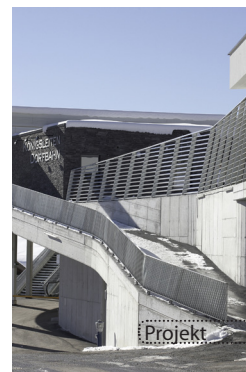
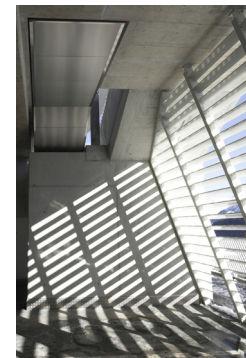
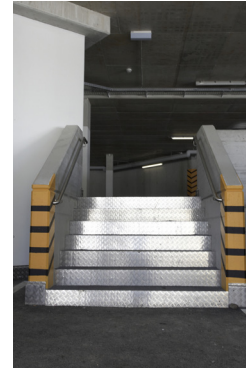


Abb. 68 Fotocollage Untergeschoss



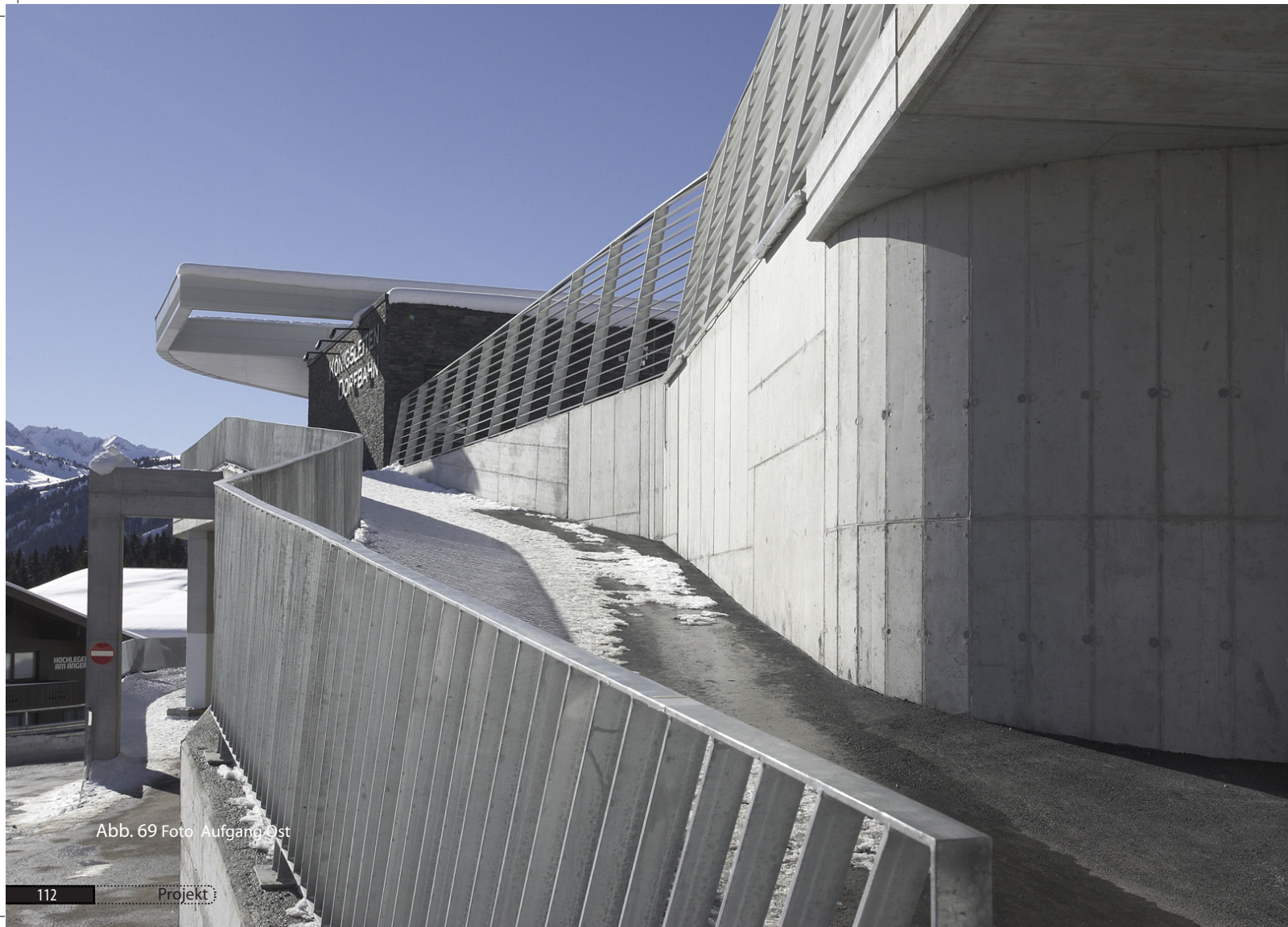


Abb. 69 Foto Aufgang Ost

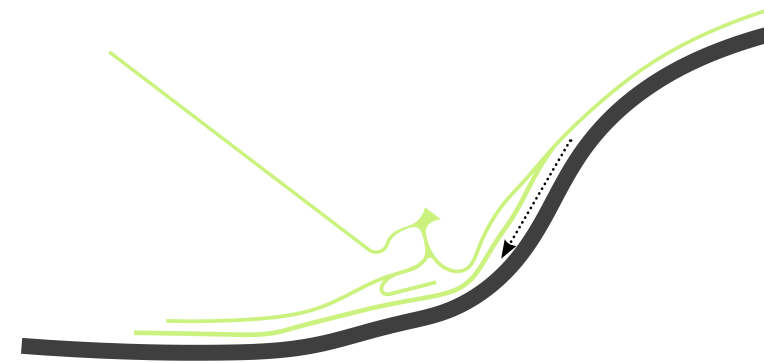


Abb. 70 Fotocollage Details





Abb. 71 Foto Zwischenplatz

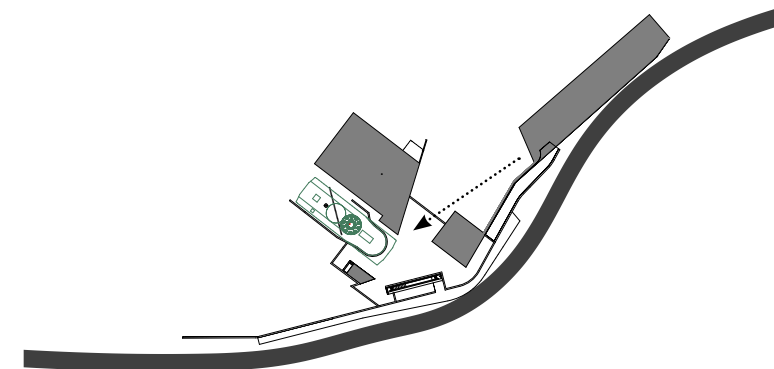


Abb. 72 Fotocollage Details





Abb. 73 Foto Aussichtsterrasse

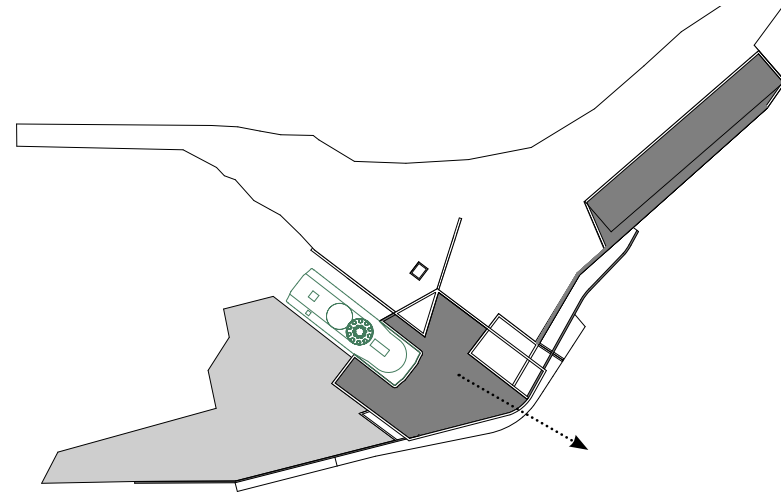


Abb. 74 Fotocollage Details



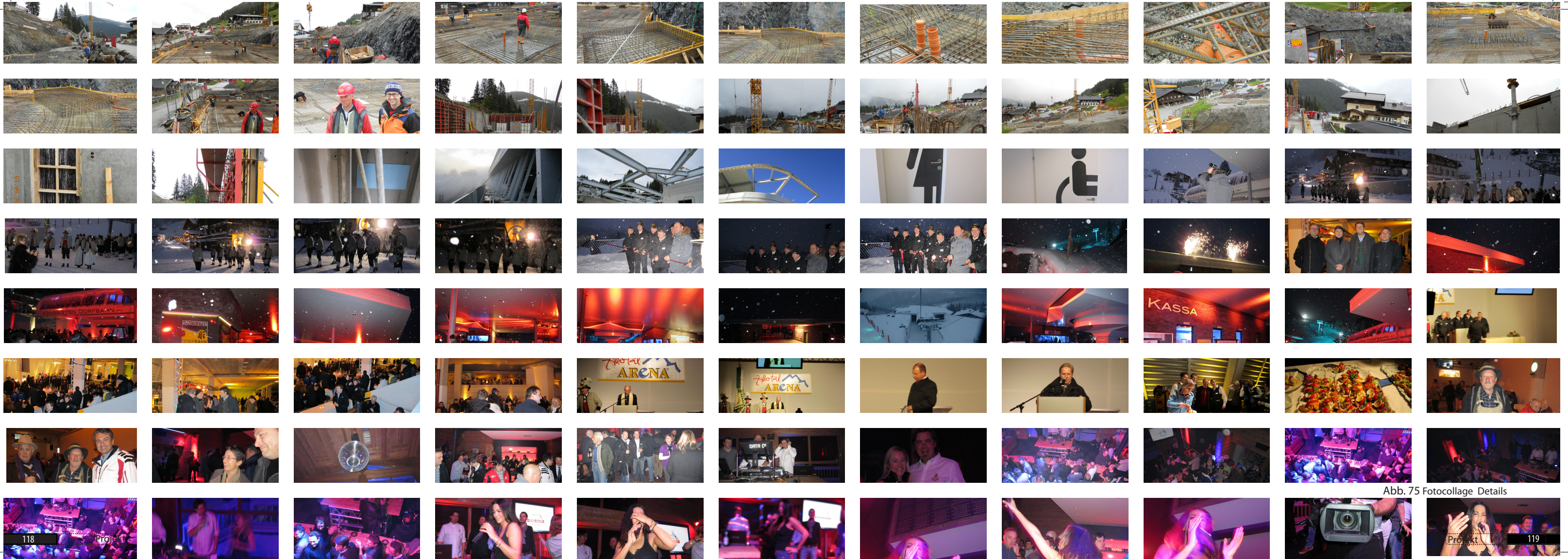


Abb. 75 Fotocollage Details

Handwritten signature



Index

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 Vigiljochbahn** 7
Online unter: <http://www.seilbahngeschichte.de/bilder/vigilpb/vigil3.jpg> (Stand: 09.02.2011)
„Mit dieser als eine der ersten Seilschwebebahnen der Welt konnten Einheimische wie Gäste den Lananer Hausberg, das Vigiljoch, bequem erreichen. Diese Seilbahn galt schon damals als Pionierarbeit sondergleichen und wurde nach den Plänen des damals sehr bekannten Schweizer Bergbahnerbauers Emil Strub aus Zürich und des Wiener Dr. Walter Conrad von der Firma Ceretti & Tanfani aus Mailand erbaut. Kurz vor der Inbetriebnahme traten noch Mängel an dieser Seilbahn auf, worauf der lokale Seilbahnpionier Dipl.-Ing. Luis Zuegg aus Lana noch technische Umbauarbeiten vornehmen mußte.
Aufbruchstimmung herrschte damals allorts am Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Industrie und Technik. Auch in Tirol entstanden nacheinander Elektrizitätswerke und mechanische Werkstätten und nach der Jahrhundertwende wurden die ersten Bahnen in Betrieb genommen. Gleich mehrere Pioniere der Technik sorgten mit ihren Erfindungen für großes Aufsehen. Auch in Südtirol entstanden, so wie im übrigen Europa, in jenen Jahre erste Bahnen. So wurde 1867 die Brennerbahn, 1881 die Bozen-Meraner-Bahn, 1898 die Überscherbahn und 1903 die Mendelbahn feierlich eröffnet. Am 11. August 1906 wurde die Lana – Meran – Bahn als erste elektrische Straßenbahn in Betrieb genommen. 1906 ging auch die Vintschgerbahn in Betrieb. Am 13. August 1907 wurde die Rittner Bahn feierlich eröffnet; ihr 100 Jahr Jubiläum konnte kürzlich gefeiert werden. Auch die Virglbahn nahm ihren Betrieb im Jahre 1907 auf. Im spanischen San Sebastian wurde 1907 weltweit die erste Bergbahn in Betrieb genommen. Es folgten 1908 die erste Seilbahn von Bozen nach Kohlern, die Meraner Straßenbahnen nach Forst und Obermais, die Tauferer Bahn und im selben Jahr wurde in Grindelwald in der Schweiz ebenfalls eine Bahn eröffnet. Die Gunt-schnabahn folgte 1912, so wie die Vigiljocherbahn, und 1913 wurde bereits die zweite Kohlererbahn in Betrieb genommen. 1913 wurde auch die Lokalbahn Lana-Burgstall-Oberlana eröffnet. 1916 folgte die Grödnerbahn, 1918 die Fleimstalbahn und 1920 die Dolomitenbahn.“
- Abb. 2 Wege und Funktionslinien** 11
Grafik Gestalt der Bewegungsströme
- Abb. 3 Impressionen der Eröffnungsfeier** 13
Fotos © SEP
- Abb. 4 Übersicht Österreich** 14
Goolge Earth (Stand:03.02.2011), überarbeitet durch Verfasser
- Abb. 5 Abgrenzung des Alpinraumes nach Gesteinszonen** 15
Abgrenzung des Alpinraumes nach Gesteinszonen, Tagung für die Jägerschaft, 13. und 14. Februar 2001, Bundesanstalt für alpenländische Landwirtschaft Gumpenstein, Irdning, 2001
- Abb. 6 Seilbahnanlagen und Transportkapazität** 16
Abgrenzung des Alpinraumes nach Gesteinszonen, Tagung für die Jägerschaft, 13. und 14. Februar 2001, Bundesanstalt für alpenländische Landwirtschaft Gumpenstein, Irdning, 2001
- Abb. 7 Flächenbezogene Seilbahndichte** 17
Abgrenzung des Alpinraumes nach Gesteinszonen, Tagung für die Jägerschaft, 13. und 14. Februar 2001, Bundesanstalt für alpenländische Landwirtschaft Gumpenstein, Irdning, 2001
- Abb. 8 Vergleich U-Bahn Wien - Zillertal Arena** 18
Transportkapazität : U-Bahn System - Skigebiet
Die Wiener U - Bahn hat im Jahr 2009 510 Mio. Personen befördert. d.h. 510 000 000 / 360 (Tage) / 24 (Stunden) = 59.027 Personen je Stunde (bei Maximalauslastung 89.000 Personen je Stunde)
Online unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahn> (Stand: 20.03.2011)
Die Kapazität der Zillertal Arena wurde von der Zillertal Arena intern ermittelt.
Online unter: http://www.zillertalarena.com/de/arena/winter/seilbahnen_wissen.html?PHPSESSID=ba73aa75d0b39b5c145cba43454d4e98 (Stand: 20.03.2011)
- Abb. 9 Seilbahnen Österreich Umsätze Winter** 19
Kassenumsätze monatsweise im Zeitvergleich, Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, 2010,16
- Abb. 10 Queensboro Bridge New York** 20
Online unter: <http://www.new-york-gallery.com/de/galleries/52-upper-east-side/447-seilbahn-zur-roosevelt-island.html>, (Stand: 17.03.2011).
„Die neue Roosevelt Island Bahn in New York wurde nach neunmonatiger Betriebsunterbrechung am 30. November 2010 feierlich eröffnet. Die alte RooseveltBahn wurde 1976 errichtet, um Manhattan mit Roosevelt Island, einem wachsenden Wohnviertel, zu verbinden. Ursprünglich sollte die Bahn nur vorübergehend, nämlich nur bis zur Fertigstellung der U-Bahn, zum Einsatz kommen. Im Jahr 1990 wurde die U-Bahn eröffnet die Seilbahn blieb jedoch als zentrales Element der städtischen Infrastruktur in New York bestehen. Die neue Bahn befördert 110 Personen pro Kabine. Die Fahrtstrecke von 950 m wird in nur drei Minuten zurückgelegt. Täglich werden ca. 5000 Personen befördert. Eine Besonderheit dieser Anlage ist, dass es sich um zwei parallel laufende, von einander unabhängige Systeme handelt. Jede der beiden Kabinen fährt auf einer eigenen Fahrbahn und wird von einem eigenen Antrieb bewegt.“
- Abb. 11 Umsatz Winter 2010** 22
Umsätze Seilbahnen, Wirtschaftsbericht der Seilbahnen Österreich Winter, 2010, 12.
- Abb. 12 Umsatz Sommer 2009** 23
Umsätze Seilbahnen , Wirtschaftsbericht der Seilbahnen Österreich Sommer, 2009, 14.
- Abb. 13 ausgewählte Kenndaten** 26
Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, Winter 2009/2010, Manova, S 19.
- Abb. 14 Umsatzgruppen nach Bundesländer 2010** 28
Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, Winter 2009/2010, Manova, S 8.

Abb. 15 Betten / Übernachtungen für Tirol Diagramm Bettenangebot nach Unterkunftsarten in Tirol - Wintersaisonen Amt der Tiroler Landesregierung Raumordnung - Statistik Landesstatistik Tirol, Innsbruck, Juli 2010.	29	Abb. 28 Christ-Königs-Kapelle Christ-Königs-Kapelle, Königsleiten, Fotoarchiv Gemeinde Wald im Pinzgau, 1988.	49
Abb. 16 Übersicht Zillertal Arena Bettenangebot Online unter: http://www.salzburg.gv.at/bettenstatistik_winter_2006_2007__ohne_gewerbliche_kategorien_.pdf und der Raumordnung-Statistik Tirol Amt der Tiroler Landesregierung Raumordnung - Statistik Landesstatistik Tirol, Innsbruck, Juli 2010.	31	Abb. 29 Planetarium Königsleiten Planetarium Strengucker, Königsleiten, Jilles Oldenbeuving, 2008.	51
Abb. 17 Beförderungszahlen aus der Zillertal Arena Daten interne Auskunft Zillertalarena (Stand: 10.03.2011).	33	Abb. 30 Luftaufnahme Königsleiten Luftaufnahme, Königsleiten, Fotoarchiv Kröll.	53
Abb. 18 Karte Relief von Österreich Online unter: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a7/Austria_relief_location_map.jpg (Stand: 16.03.2011).	34	Abb. 31 Verbauungsplan, 1962 Bebauungsplan, Entwurf Arch. Prof. Helmut Kreidl, 1962, Gemeindearchiv, Wald im Pinzgau.	54
Abb. 19 Logo Königsleiten Online unter: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/thumb/9/9d/Kleiten_Logo.svg/2000px-Kleiten_Logo.svg.png (Stand: 17.03.2011).	35	Abb. 32 Ortslageplan, 2010 Ortslageplan, Schubert & Franzke, 2010.	55
Abb. 20 Wachstumsplan Königsleiten Der Ortslageplan von Schubert & Franzke, 2010 wurde als Grundlage für den Wachstumsplan verwendet. In Königsleiten gibt es keine Straßennamen deshalb konnte der Wachstumsplan mit Hilfe der Hausnummern in folgenden Abschnitten erstellt werden. (0-50, 50-100, 100-200, 200-300).	36	Abb. 33 Ortslageplan - Erweiterungsmöglichkeit Ortslageplan, Schubert & Franzke, 2010, bearbeitet durch Verfasser.	57
Abb. 21 Ortslageplan Königsleiten 2010 Ortslageplan, Schubert & Franzke, 2010.	37	Abb. 34 Übersichtsplan Königsleiten Erweiterung Übersichtsplan Königsleiten, Pisten, Lifte, Erweiterung.	59
Abb. 22 Königsleiten um 1920 Königsleiten um 1920, Fotoarchiv Gemeinde Wald im Pinzgau.	39	Abb. 35 Pistenplan Zillertal Arena Online unter: http://www.zillertalarena.com/UserFiles/Media/arena/pdf/SkimapWeb.pdf (Stand: 14.03.2011).	61
Abb. 23 Erster Lift auf der Gerlos Platte Gerlosplatte um 1965, Fotoarchiv Gemeinde Wald im Pinzgau.	41	Abb. 36 Skicirkus Saalbach Hinterglemm Online unter: http://www.saalbach.com/fileadmin/user_storage/saalbach_com/Dateien/WIPano_2010_11_72.pdf (Stand: 15.02.2011).	62
Abb. 24 Erster Dorflift in Königsleiten Erster Dorflift Königsleiten 1968, Fotoarchiv Gemeinde Wald im Pinzgau.	43	Abb. 37 Übersichtsplan Sella Ronda Online unter: http://www.scol.de/urlaubsziele.php?land=Italien&ort=St.%20Ulrich (Stand: 15.02.2011).	63
Abb. 25 Verbauungsplan, Kreidl, 1962 Bebauungsplan, Entwurf Arch. Prof. Helmut Kreidl, 1962, Gemeindearchiv, Wald im Pinzgau.	45	Abb. 38 Pistenplan Zillertal Arena Online unter: http://www.zillertalarena.com/UserFiles/Media/arena/pdf/SkimapWeb.pdf (Stand: 14.03.2011), bearbeitet durch Verfasser.	65
Abb. 26 Dorfspatenstich 1968 Dorfspatenstich mit Feldmesse, Königsleiten 1968	46	Abb. 39 Pisten und Dorf Tignes Markant ist der Parkplatz die Pisten und die Hochhäuser sowie der Stausee	66
Abb. 27 Zeitungsausschnitt, 1969 Auszug aus dem Salzburger Volksblatt, 24.10.1969.	47	Abb. 40 Tignes in Savoyen Online unter: http://www.welt.de/multimedia/archive/00473/tignes_tignes_DW_Re_473876a.jpg (Stand: 18.03.2011).	66
		Abb. 41 Pisten und Dorf Ellmau Markant ist die Kirche im Zentrum und die Entwicklung um diese.	67

Abb. 42 Ellmau Online unter: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/thumb/b/bd/Ellmau_von_Maukspitz_080810.JPG/800px-Ellmau_von_Maukspitz_080810.JPG (Stand: 18.03.2011).	67	Abb. 55 Materialwahl Schnee: Online unter: http://www.druckerchannel.de/cache_bilder/std/schnee_l00183.jpg (Stand: 02.04.2011). Geröll: Online unter: http://www.img-nation.de/Tutorials/Fels3.jpg (Stand: 02.04.2011). Fels: Online unter: http://www.n.ethz.ch/~berthola/fallouthqproject/Logo%20Project/wand_fels.jpg (Stand: 02.04.2011).	83
Abb. 43 Pisten und Dorf Königsleiten Markant sind die Pisten und die Möglichkeit „durch“ das Dorf zu fahren. Das Zentrum liegt somit neben der Piste.	68	Abb. 56 Grundriss M 1:500 Projekt: Dachdraufsicht	87
Abb. 44 Luftaufnahme Königsleiten Luftaufnahme Königsleiten, Fotoarchiv Gemeinde Wald im Pinzgau.	68	Abb. 57 Grundriss M 1:500 Projekt: Einstiegslevel	91
Abb. 45 Welzenbacher, Turmhotel Seeber, Hall in Tirol Welzenbacher, Hotel Turmhotel Seeber, Hall in Tirol ,Achleitner, Region ein Konstrukt? Regionalismus eine Pleite?,Basel, 1997, 115.	71	Abb. 58 Grundriss M 1:500 Projekt: Tiefgarage Level -1 und -2	95
Abb. 46 Holzmeister, Hotel drei Zinnen, Sexten Holzmeister, Hotel drie Zinnen, Sexten,Achleitner, Region ein Konstrukt? Regionalismus eine Pleite?,Basel, 1997, 117.	72	Abb. 59 Grundriss M 1:500 Projekt: Tiefgarage Level -3	99
Abb. 47 Baumann, Bergstation Hafelekar, Innsbruck Baumann, Bergstation Hafelekar, Innsbruck ,Achleitner, Region ein Konstrukt? Regionalismus eine Pleite?,Basel, 1997, 116.	73	Abb. 60 Ansicht M 1:500 Projekt: Ansicht Süd	101
Abb. 48 Franz Baumann, Hotel Seegrube, Entwurf 1927/28 Architektur Aktuell, Nr. 240, 2000, 79-80.	74	Abb. 61 Foto von Süden Foto © SEP/A.Wimmer	101
Abb. 49 Lois Welzenbacher, Nordkettenbahn, Entwurfsmodell 1927 Architektur Aktuell, Nr. 240, 2000, 79-80.	74	Abb. 62 Schnitt M 1:500 Projekt: Schnitt durch Laderampe LKW	103
Abb. 50 Lois Welzenbacher, Entwurfsskizze für ein Berghotel im Pustertal 1934 Architektur Aktuell, Nr. 240, 2000, 79-80.	74	Abb. 63 Schnitt M 1:500 Projekt: Schnitt durch Skipiste - Abschnallplatz	105
Abb. 51 Königsleiten, Projektstandort, Altbestand Luftaufnahme Königsleiten, 2008, Fotoarchiv Kröll.	75	Abb. 64 Schnitt M 1:500 Projekt: Schnitt durch Kassa	106
Abb. 52 Königsleiten, Projektstandort, Entwurf Luftaufnahme Königsleiten, Rendering.	76	Abb. 65 Schnitt M 1:500 Projekt: Schnitt durch Eventplatz	107
Abb. 53 Bewegungslinien Projekt: Fußgänger, PKW, Bus, Gondel, Skifahrer	77	Abb. 66 Foto Flugdach Foto © SEP/A.Wimmer	109
Abb. 54 Gestalt der Bewegungsströme Projekt: Bewegungsströme dargestellt im Gelände	79	Abb. 67 Foto Lamellenwand Tiefgarage Foto © SEP/A.Wimmer	110
	81		

Abb. 68 Fotocollage Untergeschoss Foto © SEP/A.Wimmer	111
Abb. 69 Foto Aufgang Ost Foto © SEP/A.Wimmer	112
Abb. 70 Fotocollage Details Foto © SEP/A.Wimmer	113
Abb. 71 Foto Zwischenplatz Foto © SEP/A.Wimmer	114
Abb. 72 Fotocollage Details Foto © SEP/A.Wimmer	115
Abb. 73 Foto Aussichtsterrasse Foto © SEP/A.Wimmer	116
Abb. 74 Fotocollage Details Foto © SEP/A.Wimmer	117
Abb. 75 Fotocollage Details Foto © SEP/A.Wimmer	119

Literaturverzeichnis

Raimund Abraham, *Elementare Architektur*, (Salzburg: Pustet, 2001)

Friedrich Achleitner, Ottokar Uhl, Lois Welzenbacher 1889-1955 (Salzburg: Residenz Verlag, 1968).

Friedrich Achleitner, *Die Ware Landschaft*, Salzburg: Residenz Verlag, 1977)

Friedrich Achleitner, *Region ein Konstrukt? Regionalismus eine Pleite?*(Basel: Birkäuser Verlag, 1997).

Horst Hambrusch, Joachim Moroder, Bettina Schlorhauser, Franz Baumann. *Architekt der Moderne in Tirol* (Wien – Bozen: Folio Verlag, 1998).

Joost Meuwissen, *Zur Architektur des Wohnens. Karlsruher Vorlesungen 1992/93*. Herausgegeben und dokumentiert von Bernd Wensch, Janine Klinke, Kerstin Kohlenbach, Gabriele Meyer (Karlsruhe: Lehrstuhl für Gebäudelehre und Entwerfen Prof. Jo Coenen, Universität Karlsruhe, 1995).

Joost Meuwissen, *„Sechs unter einem Tennisplatz“*, *UmBau* 15/16 (Wien: Österreichischer Wirtschaftsverlag, 1997), 96-120.

Joost Meuwissen, *„Wissensvermehrung, Produktionsbedingungen und Ausbildung in der Architektur“*, *Akademie der bildenden Künste Wien 2002/2003*. Redaktion: Büro für Öffentlichkeitsarbeit, Jessica Beer, Ruth Lackner, Übersetzung aus dem Englischen: Michael Strand (Wien: Akademie der bildenden Künste Wien, 2003), 5-12, 88.

Joost Meuwissen, *„Alpensymphonie“*, *Alpinresort Enns-Pongau. Nachhaltige Entwicklungsstrategien des ländlichen Raums im interkulturellen Fokus*. 3. Transalpines Architekturlabor März-November 2008. Radstadt / Graz / Wien. Mukwonago / Milwaukee (Radstadt/Wien: KMT/n-o-m-a-d, 2008), 16-21.

Gabriele Reiterer, *„Rationalismo und Moderne. Bemerkungen zur Südtiroler Hotelarchitektur der zwanziger und dreißiger Jahre am Beispiel von Drei Zinnen, Monte Pana und Paradiso“*, *architektur. aktuell*. *Relaxing Spaces*, 240, April 2000 (Wien:

Springer-Verlag, 2000), 76-85.

Gabriele Reiterer, *„Exkurs: Das organische Leitbild – Die Moderne in Tirol“*, Gabriele Reiterer, *„Architektur von 1890 bis zum Ende des Ersten Weltkriegs“*, *Geschichte der Bildenden Kunst in Österreich*, Bd. VI. 20. Jahrhundert. Herausgegeben von Wieland Schmied (München · London · New York: Prestel Verlag, 2002).

August Sarnitz, *Lois Welzenbacher – Architekt, 1889-1955* (Salzburg: Residenz Verlag, 1989).

Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, Sommer 2009, (Wien: Manova GmbH, 2010).

Wirtschaftsbericht der Seilbahnen, Winter 2009/2010, (Wien: Manova GmbH, 2010).

Nachwort

Ich möchte mich sehr herzlich bei Prof. Meuwissen bedanken, der mich bei dieser Arbeit sehr unterstützt hat. Durch die Gespräche mit Prof. Meuwissen wurde mein Architekturhorizont erweitert und bereichert.

Mein Dank gilt all jenen mit denen ich bereits gemeinsam Projekte und Entwürfe entwickelt habe. Jeder einzelne hat mich geprägt und geformt. Im Besonderen möchte ich hier Arch. DI. Christian Leeb, Dr. DI. Andreas Mayer, Arch. DI. Andreas Mikula, DI. Johannes Oberhauser, Arch. DI. Ulrich Stöckl, Joachim J. Vötter und Arch. DI. Karl Heinz Winkler erwähnen.

Vielleicht gilt mein größter Dank meiner Familie. Danke Charly für Deine Geduld und danke Lara für Deine Unterstützung Deine Nachsicht.

Nicht zuletzt muss ich meinen Eltern danken, die mich immer unterstützt haben und mich in meinen Entscheidungen nie eingeschränkt haben.

Vielen Dank!