

IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt



IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur

Hannes Bernhardt

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Roger Riewe

Institut für Architekturtechnologie

Jänner 2010

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 entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
(Unterschrift)

Englische Fassung:

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.

date
(signature)



IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Inhalt





Inhalt

11	Berge und Menschen	67	Konzept
13	Bauen in den Alpen	69	Kernpunkte des Projektes
15	Siedlungsformen	71	Verkehrslösung/ Verkehrsentlastung der Dorfmitte
15	Bauweisen	73	Gemeindezentrum Neu
17	Erneuerungen in gewachsener Baustruktur	75	Alpin-Kompetenzzentrum
17		77	Dorfplatzüberdachung/ Platzgestaltung
19	Überwindung der Alpen	78	Entwurf
21	Wege über die Alpen	81	Verkehrslösung/ Verkehrsentlastung der Dorfmitte
23	Verkehrsfreiheit	93	Gemeindezentrum Neu
25	Von der Bildungsreise zum Massentourismus	105	Alpin-Kompetenzzentrum
27	Entwicklung des Tourismus in den Alpen	119	Dorfplatzüberdachung/ Platzgestaltung
29	Sommertourismus in den Alpen		
31	Wintertourismus in den Alpen		
33	Vorstellung Planungsort	139	Schlusswort
35	Heiligenblut, das Dorf am Fuße des Großglockners		
35	Der Name Heiligenblut		
37	Geografische Lage		
39	Die Bergwelt rund um Heiligenblut		
39	Früheste menschliche Spuren		
39	Das Gold der hohen Tauern		
41	Gebräuche und Sitten		
43	Entwicklung zum Tourismusort		
47	Touristische Daten und Fakten		
49	Analyse	140	Bild- / Literaturnachweis
51	Baustruktur		
53	Eingang Ost		
55	Dorfmitte		
59	Eingang West		
61	Verkehrsnetz		
65	Zukunftsvisionen und Masterplan		



Berge und Menschen

Die österreichischen Alpen sind von **Verkehr und Tourismus** stark geprägt.
Die Schönheit der Landschaft und die atemberaubende Bergkulisse locken jährlich Millionen von Besuchern an.

Die Ortschaften sind oft stark überlastet und es wird versucht, die ohnehin **spärlichen Platzverhältnisse** so weit wie möglich auszunutzen und zu vergrößern.
Die mit der Entwicklung des Tourismus entstandene Verkehrsproblematik ist in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen.

Aufgrund dieser Tatsache habe ich mich dazu entschieden, eine Diplomarbeit über meinen Heimatort **Heiligenblut am Großglockner** zu schreiben.
Dieser Ort ist selbst eine international bekannte Fremdenverkehrsgemeinde und zeigt die oben erwähnten Probleme auf.

Im Laufe der Arbeit werden diese **Misstände** genauer betrachtet, und versucht einen akzeptablen Lösungsansatz zu finden.
Kernpunkt ist hier ein **neues Verkehrskonzept**, welches sich über alle Ebenen durchzieht und neue Erschließungsflächen entstehen lässt.

Zusätzlich wird **ein von der Bevölkerung selbst erstelltes Entwicklungskonzept in Form eines Masterplanes** behandelt,
welches im Frühjahr 2009 fertig gestellt wurde.

Da es auch der Wunsch der Gemeinde ist, **den Ort touristisch auf Vordermann zu bringen**, bedarf es einiger wichtiger Einschnitte,
die den strukturellen Aufbau des Zentrums der Gemeinde vor allem im Bereich der Erschließung grundlegend verändern.

Da jeder Eingriff in das sensible Ortsbild starke Auswirkungen hat, muss sehr behutsam vorgegangen werden.
Auch die unterschiedlichen Nutzungen während des Jahres sind hier zu berücksichtigen, damit diese auch richtig funktionieren können.
Da der Ort auch über ein reges Vereinsleben verfügt, verstärkt dies **die Identität des Ortes**.
Das Vereinsleben trägt zu einem gesunden Verhältnis zwischen Gast und Einheimischen bei.
Deshalb werden auch die dafür notwendigen Einrichtungen neu überlegt und in das Ortgefüge eingebracht.

Neben **einem umgestalteten Gemeindezentrum** mit dazugehörigem Veranstaltungssaal werden Konzepte für eine **Neugestaltung der Plätze mit neuer Dorfplatzüberdachung** und ein aus dem Entwicklungskonzept entstandenes „**Alpin-Kompetenzzentrum**“ in das Projekt eingearbeitet.

Abschließend wünsche ich mir, dass meine Arbeit vielleicht eines Tages zur Weiterentwicklung
des Ortes beitragen kann, da die **Marke Heiligenblut** in den letzten Jahren in Vergessenheit geraten ist
und eine „**Generalüberholung**“ dringend nötig ist.

der Verfasser



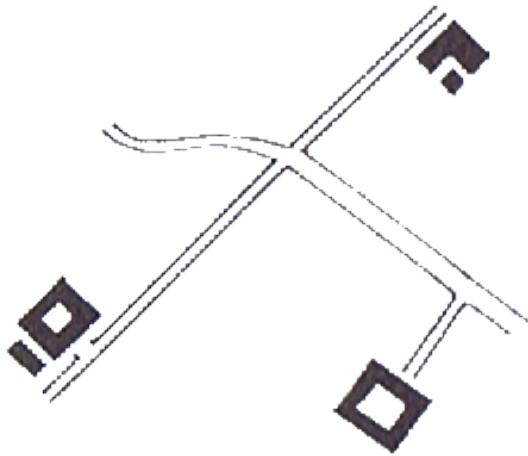
IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Bauen in den Alpen



Siedlungsformen



Einzel- und Streusiedlung



Hochalpine Streusiedlung



Haufendorf

Bauweisen



Alpiner Paarhofweiler



Oberkärntner Paarhof



Kombination Holz mit Stein

Bauen in den Alpen

Siedlungsformen

Aufgrund der **Topografie der österreichischen Alpentäler** ist nur eine beschränkte Bebauung in konzentrierter Form möglich. **Naturkatastrophen** wie Lawinen, Muren und Hochwässer erschweren dies zu Recht und lassen nur eine punktuelle Erschließung zu. Durch diese Faktoren haben sich über Jahrhunderte hinweg eigene Bebauungsformen herauskristallisiert.

Folgende Siedlungsformen sind in den Alpenregionen anzufinden:

Haufendorf
Weiler
Strassendorf
Einzel- und Streusiedlung
Angerdorf
Marschhufendorf
Reihendorf
Zeilendorf

Aus diesen Bebauungsformen hat sich die **Einzel- und Streusiedlung** im hochalpinen Raum durchgesetzt. Dies ist natürlich auch durch die oben angeführten Gründe (Naturkatastrophen, Topografie) herbeizuführen. Einzel- und Streusiedlungen, welche auch als **Weiler** bezeichnet werden, haben sich rund um sakrale Bauten, aber auch in der bäuerlichen Struktur etabliert. (vgl: Milan, Wolfgang: *Dorflandschaft : alte und neue Dorfbilder aus Österreich*)

Bauweisen

(vgl: Milan, Wolfgang: *Dorflandschaft: alte und neue Dorfbilder aus Österreich*)

Die **Oberkärntner Paarhofbauweise** ist wohl die dominierendste in den westlichen Alpentälern Kärntens. Das Wohnhaus ist entweder getrennt vor dem Wirtschaftsgebäude, dahinter, beziehungsweise seitlich davon situiert und die Giebelwände sind meist im rechten Winkel zur Hangneigung ausgerichtet. Die Dachform ist am häufigsten als **Satteldach** ausgeführt. Als Baumaterialien sind oft örtliche, regionale Produkte wie **Holz und Stein** in Verwendung, da sie meist in unbeschränkter Menge vorhanden sind und sich aufgrund ihrer Robustheit bzw. Dauerhaftigkeit und der leichten Bearbeitung durchgesetzt haben. Durch diese Baustoffe entstanden auch die **Mischbauweisen** der ländlichen Siedlungsstrukturen welche oft eine **Kombination aus Steinmauerwerk mit Holzblockbauweise** beziehungsweise **Holzriegel(ständer-)Bauweise** aufweisen.



vorher



nachher



vorher



nachher



nachher



vorher



Luigi Snozzi / Monte Carasso

Schneider & Lengauer / „Haus de calce“ Kals



Bauen in den Alpen

Erneuerungen in gewachsener Baustruktur

Trotz aller Bedenken bezüglich eines **Ortbildschutzes** ist es wichtig, dass sich ein Ortsbild im Laufe der Jahre bzw. Jahrzehnte verändern darf, ja sogar verändern muss.

Dabei sollte das Ortsgefüge nicht zu stark modifiziert werden, damit die Identität einer Region nicht zerstört wird und ihre Eigenheit im Vergleich zu anderen Destinationen beibehalten wird.

Es gibt daher auch Beispiele, die sich mit diesem Thema grundlegend auseinander gesetzt haben.

Hier sind neben einer gewachsenen Baustruktur neue Raumkonzepte bzw. Bauformen entstanden, die sich trotz ihrer modernen Architektur positiv in die Landschaft eingefügt haben und das Selbstbewusstsein eines Ortes zusätzlich gestärkt haben.

Schweiz

(vgl: *Snozzi, Luigi: Monte Carasso - die Wiedererfindung des Ortes*)

Der **Architekt Luigi Snozzi** hat sich unter anderem jahrelang mit der Schweizer Gemeinde **Monte Carasso** auseinander gesetzt, die sich ohne fremde Hilfe nicht so schnell aus ihrer misslichen Lage hätte befreien können.

Hier war neben einer grundlegenden **verkehrstechnischen Lösung** auch eine **Neuinterpretation des Zentrums** rund um die **örtliche Klosterschule** vonnöten, um die Identität des Ortes mit der Klosteranlage wieder herzustellen, da sich die bestehende Baustruktur rund um diese sakrale Anlage entwickelt hat.

Snozzi gelang es, einen verkümmerten Ort wieder zu beleben und er versuchte, Neues neben Altem entstehen zu lassen.

Neben neuen Baustrukturen sind auch **neue Platzsituationen** entstanden, welche für den Betrachter die Qualität erheblich gesteigert haben.

Österreich

Neben dem Schweizer Beispiel von Snozzi gibt es natürlich auch Beispiele in Österreich. Hierbei ist speziell eines davon zu erwähnen, da es ähnliche Parallelen zu dem vom Verfasser bearbeiteten Projekt aufzeigt, und sich hauptsächlich auf einen Berg konzentriert, welcher als eigentlicher Motor für den örtlichen Tourismus von großer Bedeutung ist.

Es handelt sich hier um die Gemeinde **Kals am Großglockner**, welche durch ihre traditionelle **Tiroler Bergbauernarchitektur** weit über die Grenzen Tirols hinaus bekannt geworden ist.

Aufgrund der Abgeschiedenheit dieser Gemeinde konnte ihre traditionelle Baustruktur im Vergleich mit anderen Berggemeinden erhalten bleiben.

Trotz dieser Baukulturpflege hat sich auch moderne Architektur der **Architekten Schneider & Lengauer** in Form eines **neuen Gemeindezentrums** im Ort etabliert. Dieses Gebäude setzt sich speziell durch seine Erscheinung mit dem Ortes auseinander und trägt daher auch den Namen „**Haus de calce**“, was unter anderem vom Namen der Gemeinde abgeleitet und wiederum auch durch die Materialisierung der Fassade ersichtlich ist.

Hier ist jedoch eine gewisse **Konkurrenz zum sakralen Bau** der katholischen Kirche zu bemerken, was wiederum zeigt, dass in der heutigen Zeit Sakrales gegenüber Profanem gleichzustellen ist und ein **Dialog zwischen Bestand und Neubau** hergestellt werden muss.

Neben der Fassade hebt sich auch die **Dachform** gegenüber der umliegenden Bebauung ab, wobei dies den Anschein erweckt, dass versucht wird, Neues mit Altem getrennt erscheinen zu lassen und eine hybride Form nicht erkennbar ist.

„Nach außen hin setzt es auf ein **klares, selbstbewusstes Erscheinungsbild und vermeidet jedwede Folklorismen**“ (Zitat Schneider & Lengauer siehe <http://www.schneider-lengauer.at> -> *Haus de calce*)



IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Überwindung der Alpen





Überwindung der Alpen

Wege über die Alpen

Seit der Erschließung der Alpen durch den Menschen war es wichtig, geeignete Wege über die meist schneebedeckten und vergletscherten Bergkämme zu finden. Die **gletscherfreien Pässe** wurden als **Tauern** bezeichnet, was auch einen für den Viehtrieb geeigneten Gebirgsübergang bezeichnet.
(vgl: Pohl, Heinz-Dieter: *Die Bergnamen der Hohen Tauern*)

Dieser Name wurde auch für jenen alpinen Gebirgszug verwendet, der unter anderem die Bundesländer Kärnten und Salzburg voneinander trennt. In diesen hochalpinen Regionen war es vor allem notwendig, so sicher wie möglich über die Alpenpässe zu gelangen, was auch schon von den Menschen der Steinzeit

bis zu den Römern in Anspruch genommen wurde.

Im Laufe der Jahrhunderte entstanden so genannte **Säumerpfade**, welche von Händlern, den Säumern, als Handelsrouten in Anspruch genommen wurden, um Waren aus dem Süden gegen Salz oder Erze aus den Alpen zu tauschen.

Diese Verbindungswege waren die wirtschaftlichen Adern dieser Regionen und ließen dabei auch einzelne Siedlungen entstehen, welche die Grundlage für die Bildung mancher Alpendörfer waren.

Mit der **technischen industriellen Revolution** der letzten 200 Jahre wurden diese Verbindungswege nach und nach ausgebaut und wurden schließlich zu **hochmodernen Übergängen**, die in der heutigen Zeit gar nicht mehr weg zu denken sind.

Schon allein aus wirtschaftlicher Sicht ist der **Transit über die Alpen** einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren im europäischen Raum.

(vgl: Hutter, Clemens M.: *Grossglockner- Säumerpfad Römerweg Hochalpenstraße*)

Neben dem Transit ist der **Tourismus** als eine treibende Kraft der alpinen Regionen anzusehen, welcher heutzutage auch die wichtigste Einnahmequelle der Berggemeinden ist, da nach dem Niedergang des Bergbaues aufgrund der Entdeckung neuer Erzquellen in Übersee wie Amerika, wo das Erz leichter zu erreichen war als jenes in den Alpen, eine neue Einnahmequelle vonnöten war.

Anfangs noch als **Bildungsreise** angesehen, wurde die Reise für jeden möglich, welche auch als **Massentourismus** bezeichnet werden kann.

Durch das rasante Aufblühen des Transits und des Tourismus waren viele Gemeinden mit dieser **Verkehrslawine** hoffnungslos überfordert und konnten nur wenig oder überhaupt nichts entgegensetzen.

Anfangs noch froh über den wirtschaftlichen Aufschwung zeigte sich bald die Kehrseite der Medaille anhand gesundheitlicher Schäden und gravierender **Einschnitte in Fauna und Flora**.

Zermatt / Schweiz



Ortsgefüge von Zermatt



Logo G.A.S.T.- Orte



Dorfbahn Serfaus

Serfaus Tirol



Ortsgefüge Serfaus

Frohnleiten / Steiermark



Hauptplatz von Osten



Die Murpromenade

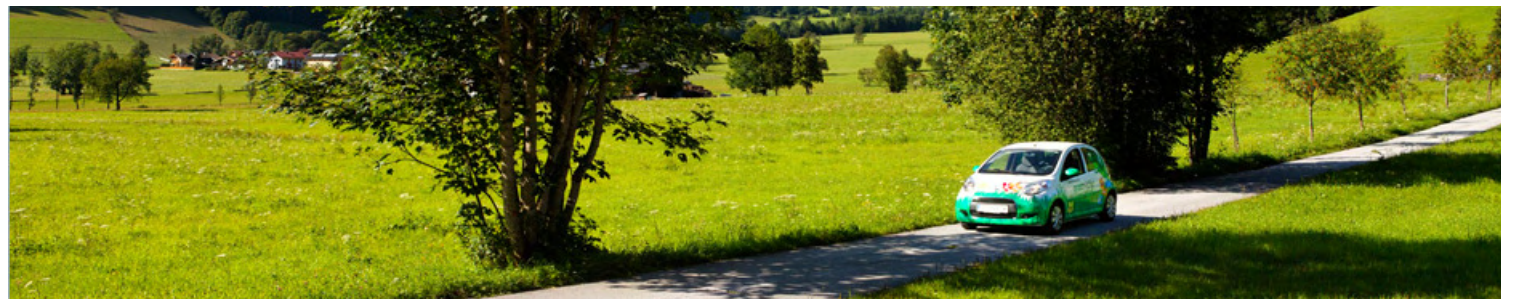


Hauptplatz von Westen

Werfenweng / Salzburg



Logo SAMO
22



Umsteigen auf Elektrofahrzeuge

Überwindung der Alpen

Verkehrsfreiheit

Das Verlangen nach **Verkehrsfreiheit oder Verkehrsberuhigung** wurde zum Beginn der 1980er Jahre ein wichtiges Ziel für das attraktive Umgestalten mancher Tourismusorte.

Der Versuch der Verkehrsüberlastung Herr zu werden, erfolgte durch striktes Ablehnen von verkehrstechnischer Erschließung bis hin zu aufwändigen **Umleiten des Verkehrsflusses** oder Umstellen auf **alternative Techniken** wie das beispielhafte Verwenden von Transporttechnik mit Elektromotoren oder Ähnlichem.

Schweiz

Einige Schweizer Gemeinden haben sich dazu entschlossen, die **Verkehrerschließung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu verbieten**, um die gefürchtete Blechlawine aus dem Ortszentrum fernzuhalten.

Anfangs noch belächelt, sind jene Gemeinden heute Vorreiter für die umweltfreundliche Erschließung durch sanften Tourismus eines Fremdenverkehrsortes.

Dieser so genannte sanfte Tourismus wird in den Statuten der **G.A.S.T.-Orte** (Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte) festgeschrieben.

Gemeinden wie **Braunwald, Zermatt, Saas-Fee, Wengen, Mürren und Nivalp** gehören zu diesen Orten, in denen das Zentrum nur durch Eisenbahn, Zahnradbahn, Seilbahn oder Standseilbahn erreichbar ist.

In Zermatt wird der Verkehr von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren 5 km vor dem Ort abgefangen und in großzügige Parkgaragen eingewiesen.

Seit der Gründung der G.A.S.T.-Initiative im Jahre 1988 hat sich dadurch eine Qualitätsmarke entwickelt, die zu einem positiven Image dieser Regionen beiträgt. (vgl: <http://www.gast.org/kriterie.htm>)

Österreich

Die Alpenrepublik hat neben der Schweiz, das selbe Problem des ständigen Verkehrszuwachses, das in vielen Regionen jedoch nicht richtig oder nur teilweise gelöst wurde.

So sind im Bereich der Transitautobahnen in **Vorarlberg, Tirol, Kärnten, Salzburg** und der **Steiermark** noch viele Probleme zu bewältigen, die nur im **überregionalen Raum** zu lösen sind.

Einzelne Orte versuchten jedoch, mittels Umfahrungen oder Tunneltrassen den Verkehr um das Zentrum umzuleiten beziehungsweise vor dem Zentrum abzufangen.

Die Gemeinde **Serfaus in Tirol** begann, den Verkehr vor dem Zentrum abzufangen, da die Platzverhältnisse es nicht zulassen und somit die Verkehrslawine den Ort zum Erliegen bringen würde.

Deshalb wurde eine unterirdische **Luftkissenschwebebahn** erbaut, welche zur **zweit kürzesten U-bahn** der Welt gehört und den Ort unter Tage verbindet. (vgl: http://de.wikipedia.org/wiki/Dorfbahn_Serfaus)

Im **steirischen Frohnleiten** machte man hingegen aus einer Notlage eine Tugend und **erklärte den Hauptplatz unterirdisch zur Parkzone**, leitete den Verkehr über eine **Umfahrungstrasse** um und machte den Platz verkehrsfrei. Die Lebensqualität im Zentrum wurde damit gesteigert, dadurch eine Ruhezone eingerichtet, was schlussendlich als ein positives Beispiel für die Steiermark zu bewerten ist.

Solche **Lösungen sind mit hohem Aufwand** verbunden und können leider nicht von jeder Gemeinde in die Tat umgesetzt werden.

Deshalb ist auch eine Hoffnung in die Entwicklung der Technik zu setzen, um Abgase und Lärmentwicklung zu reduzieren beziehungsweise gänzlich zu verbannen.

So wie zum Beispiel in der Salzburger Gemeinde **Werfenweng**, wo man auf die **Marke SAMO** (Sanfte Mobilität) setzt, um die Anreise der Gäste mittels öffentlichen Verkehrsmittel wie Bahn und ähnlichem schmackhaft zu machen und im Gemeindegebiet auf Shuttelservice beziehungsweise Elektrofahrzeuge zurück greift.

(vgl: <http://www.tourismus-werfenweng.at/de/sanfte-mobilitaet/>)



IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Von der Bildungsreise zum Massentourismus





Von der Bildungsreise zum Massentourismus

Entwicklung des Tourismus in den Alpen

(vgl: Hutter, Clemens M.: Grossglockner- Säumerpfad Römerweg Hochalpenstraße)

Die Alpen wurden lange als eine **unüberwindbare Barriere** angesehen, da sie durch ihre Topografie mancherorts schwer zu passieren waren. Die Römer nutzten die schon zuvor erwähnten Pässe, um sich nach Norden ausbreiten zu können. Es waren jedoch schon die steinzeitlichen **Jäger und Sammler**, die ihre ersten Spuren im alpinen Raum hinterließen.

Als Grund für die früheste Erkundung ist wohl die **Suche nach Erzen** zu erwähnen, die die Menschen immer weiter in die Berge lockte, um ihren Trieb nach Reichtum zu stillen.

Im Mittelalter wurden die Berge als **Sitz der Geister und Dämonen** verdammt, um die Bevölkerung einzuschüchtern, und unter anderem den eigentlichen Ertrag und Reichtum vor der Allgemeinheit zu verbergen.

Nach dem Abklingen des Ertrages aus dem Bergbau, was zweifelsohne auch durch die **Entdeckung Amerikas** und deren günstigeren Förderung von Bodenschätzen und einem Verfall des Goldpreises im europäischen Raum bedingt wurde, besann man sich ab der Zeit der Aufklärung auf die **naturwissenschaftliche, vermessungstechnische Erkundung** der Alpen. Somit war die **Bildungsreise in die Alpen** geboren und Gelehrte finanzierten großzügige Forschungsreisen zu den höchsten Gipfeln der Alpenregionen. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse veranlassten die gehobene Gesellschaft, die Berge zu besteigen und somit wurde ein Gipfel nach dem Anderen erklommen.

Dabei wurden neue Techniken und Ausrüstungen entwickelt, was sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zum **Alpintourismus** formte, der den verarmten Gemeinden nach dem niedergegangenen Bergbau neue Einnahmequellen verschaffte und das Leben in den Bergen wieder erträglicher machte. Im Laufe der Zeit wurde aus der wissenschaftlichen Erkundung eine **reine sportliche und erholsame Tätigkeit** und der Alpinsport wurde immer stärker in den Vordergrund gestellt.

Der **Ruf nach zusätzlicher Erschließung** durch markierte Routen wurde immer größer, um einer breiteren Masse den Zugang zu den höchsten Destinationen der Alpen ermöglichen zu können.

Es erfolgten **organisierte Touren** durch Bergführer, die Gründung von Alpenvereinen und die **Errichtung von Schutzhütten** im hochalpinen Bereich.

Diese Entwicklung führte so weit, dass durch den **Ausbau des Eisenbahnwesens** bis hin zur **Motorisierung des Verkehrs**, die Alpen nach und nach durch befestigte Trassen erschlossen wurden.

Dies waren schlussendlich die **Wegbereiter für den Massentourismus**, welcher sich nach dem Zweiten Weltkrieg infolge des Wirtschaftswunders immer stärker auf die kleinen Alpendörfer auswirkte.

Durch den massenhaften Ansturm von Gästen platzten die Ortschaften aus allen Nähten und man sah sich gezwungen, **teilweise unüberlegt massive Ausbauten** zu errichten, um den Andrang an Besuchern gerecht zu werden.

Die vormals dezenten Dorflandschaften wurden durch massive Hotelbauten und Ähnliches verändert, ohne auf eine verträgliche Architektur Rücksicht zu nehmen. Erst Ende des 20. Jahrhunderts begann man sich auf sanften Tourismus zu konzentrieren und der **Vergewaltigung der Berge** durch Errichten von Naturschutzgebieten Einhalt zu gewähren.



Von der Bildungsreise zum Massentourismus

Sommertourismus in den Alpen

(vgl: Rogy, Heidi: *Tourismus in Kärnten*)

Durch die **naturwissenschaftliche Erkundung der Gebirge** entstand ein großes Interesse an der Schönheit der unberührten Landschaft der Alpen, was von der gebildeten Schicht als Eldorado für Entdecker betrachtet wurde.

Nachdem der Großteil erforscht und vermessen war, richtete sich der **Trend hin zur Erholung und sportlichen Aktivität** für die von Stress geplagten Stadtmenschen.

Luftkuren mit **Wandern, Ausritte und Bergsteigen** waren eine der ersten Freizeitaktivitäten, die von den Gästen ausgeübt wurden. Dabei entstanden die ersten geführten Touren, die anfangs von ortskundigen Führern und später von ausgebildeten Bergführern geleitet wurden.

Die von gebildeten Stadtmenschen gegründeten Alpenvereine errichteten die ersten Schutzhütten, um den Gästen einen gewissen Komfort zu bieten, den sie vom urbanen Raum her gewöhnt waren.

Die anfangs als **Sommerfrischler** bezeichneten Gäste schätzten die Einfachheit und Abgeschiedenheit der Berge, da so mancher von ihnen der Großstadt wegen ihren engen Platzverhältnisse zu entfliehen versuchte.

Diese Idylle wurde durch die groß angelegte Erschließung der Alpen immer mehr und mehr zerstört und rief schon am Ende des 19. Jahrhunderts erste **Naturschützer** zu Wort, die diese Landschaft gefährdet sahen.

Mit dem **Zeitalter der Motorisierung** wurde das Erreichen der Berggipfel in greifbare Nähe gerückt und der breiten Masse mehr und mehr zugänglich gemacht. Nach dem **Zerfall der Großmächte im mitteleuropäischen Raum** verlor auch die aristokratische Gesellschaft an Bedeutung, die vom Beginn an die Erschließung der Alpen tatkräftig unterstützte.

In der **Zwischenkriegszeit** wurde der Urlaub in den Bergen zu einem wichtigen Bestandteil der vom Trauma des Ersten Weltkrieges geplagten Gesellschaft, was jedoch von den ortansässigen Einwohnern mit Skepsis betrachtet wurde, da man sich vor eingeschleppten Krankheiten und dem **Verlust der eigenen Sitten und Gebräuche** fürchtete.

Vor dem **Anschluss an das Deutsche Reich** wurde die Republik Österreich von Deutschland Mitte der 1930er Jahre mit einer **1000-Mark-Sperre** daran gehindert seinen Tourismus auszubauen. Das brachte gravierende Probleme mit sich, da Österreich von den deutschen Gästen abhängig war. Der kurze Aufschwung nach dem Anschluss an das Deutsche Reich endete jäh mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und fand seinen Auftrieb erst zu Beginn der 1950er Jahre.

Die schon vor dem Ersten Weltkrieg beziehungsweise in der Zwischenkriegszeit errichteten **Passstraßen** erfuhren eine Wiederbelebung und kurbelten den Sommertourismus auf der Strecke zwischen Deutschland und Italien oder dem ehemaligen Jugoslawien rasant an.

Dabei wurden die Probleme der **Überlastung der Ortsgebiete** immer ersichtlicher, sodass sich mancher Ort gezwungen sah, gravierende Umstrukturierungen der Ortskerne umzusetzen, damit es zu keinem Kollaps kam.

Umleitungen oder Totalsperren waren die Folgen um der Situation Herr zu werden.

Trotz Verkehrsberuhigungen und dem Trend hin zu Alternativsportarten schwindet der Sommertourismus heute in den Alpen. Die Globalisierung durch den Luftfahrtsverkehr und durch **Billigdestinationen** wie zum Beispiel in Übersee oder im Mittelmeerraum setzt der Sommertourismusbranche in Österreich arg zu und ein **Ausweichen auf den Wintertourismus** ist eine Folge dieser Entwicklung.



Von der Bildungsreise zum Massentourismus

Wintertourismus in den Alpen

Durch die alpine Erschließung fanden auch **Schneesportarten** wie das Skifahren in den Alpen ihren Einzug in die Welt des Tourismus. In den letzten 120 Jahren entwickelte sich diese Sportart zum Aushängeschild der alpinen Winterlandschaft und wurde zum Motor einer über Generationen immer stärker werdenden Industrie.

Das Skifahren hatte seinen Ursprung zweifelsohne in **Skandinavien**, wo es anfangs nur zur reinen Fortbewegung im flachen Gelände mit einer Skilänge von bis zu 3 Metern diente.

Durch Reiseberichte einiger **Polarforscher** wurde dieses Arbeitsgerät in den Medien publiziert und fand in den Alpenregionen großes Interesse. Am 18. Oktober 1891 wurde in Österreich der erste Skiverein gegründet, welcher als **1. Wiener Skiclub** bezeichnet wurde.

Anfangs noch ein reines Vergnügen der gehobenen Klasse, wurde die Skiausrüstung zu einem wichtigen **Bestandteil im Gebirgskrieg des Ersten Weltkrieges**. Durch eine einheitliche Ausbildung in der Armee konnte dieses Wissen nach dem Krieg einer breiten Bevölkerung vermittelt werden. Somit war der Massenansturm an dieses Sportgerät geboren und es identifizierten sich immer mehr Alpinregionen mit dieser Fortbewegungsmöglichkeit im Schnee. (vgl: *Walter, Richard: Snowsport Austria - Die österreichische Skischule*)

Durch den immer größer anwachsenden Ansturm an Wintergästen wurde der **Ruf nach Aufstiegshilfen** immer größer, so entstanden die ersten Liftanlagen in den 1950ern und wenig später die präparierten Pisten.

Diese Anlagen und Pisten wurden immer weiter ausgedehnt und prägen seit Jahrzehnten die Winterlandschaft der alpinen Schneesportdestinationen. Leider wird dabei auch die Fauna und Flora sehr stark in Mitleidenschaft gezogen, was auch spätestens beim Abtauen im Frühjahr zum Vorschein tritt. Neben der großflächigen Ausbreitung der Skigebiete sind auch die Vergrößerungen der Unterkünfte in Angriff genommen worden. Es entstanden Winterhochburgen, die wie zum Beispiel im **salzburgischen Obertauern** den Sommer über wie **Geisterstädte** wirken, da sie dort keine Verwendung finden.

Dennoch wächst die Winterbranche im Vergleich zum Sommertourismus stetig und hat mancherorts den Sommer bereits überholt.



IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Vorstellung Planungsort





Vorstellung Planungsort

Heiligenblut, das Dorf am Fuße des Großglockners

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

„Heiligenblut wird wegen seiner einzigartigen Bergkulisse mit Recht als das schönste Dorf Österreichs bezeichnet. Der Ort ist das bekannteste und zweifellos am meistfotografierte Alpendorf Österreichs“

[Zitat Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf / 1. Kapitel Seite 11]



Wappen der Gemeinde

So stellt sich die Gemeinde am Fuße des höchsten Berges Österreichs, dem Großglockner, in ihrer Gemeindechronik vor.

Mit ca. **1100 Einwohnern** zählt dieser Ort zu den weniger dicht besiedelten Gebieten im Bundesland Kärnten.

Heiligenblut gehört zum politischen **Bezirk Spittal an der Drau** und grenzt im Norden an das Bundesland **Salzburg** (Uttendorf, Kaprun, Fusch und Rauris), im Westen an das Bundesland **Tirol** (Kals, Nussdorf-Debant) und im Süd-Osten an die Kärntner Gemeinde **Großkirchheim**.

Heiligenblut liegt am **gleichen Breitengrad** wie zum **Beispiel Bern, Graz, Olympia bei Seattle** oder **Quebec in Kanada**.

Mit einer **Fläche von 19,35 Hektar** zählt die Gemeinde zu den flächenreichsten Orten in Kärnten.

Das Gemeindegebiet besteht aus 51,8 % hochalpinen Gelände, 4,6% aus Dauersiedlungsraum wie Bauland, Verkehrsflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen, 0,6% aus Gewässer, 7% aus Wäldern und 36 % aus Almen.

Der Ort liegt im **Kärntner Mölltal**, dessen Namensgeber der Hauptfluss, die Möll, ist.

Heiligenblut besteht aus **11 Teilortschaften**:

Apriach, Aichhorn, Fleiss, Hadergasse, Hof, Pockhorn, Rojach, Schachnern, Untertauern, Winkl und Wolkersdorf

Die **Ortschaft Hof bildet zugleich das Zentrum**, was durch die **spätgotische Kirche St. Vinzenz** deutlich markiert wird.

Die Kirche liegt auf einer Seehöhe von 1288 Meter über Adria, wobei die Ortseehöhe in Prospekten mit **1301 Meter über Adria** angegeben wird, da es sich dabei um den Beginn der Großglockner Hochalpenstraße handelt.

Der Name Heiligenblut

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

Die Namensgebung beruht auf einer Legende, wonach sich um das Jahr 914 n.Chr. ein dänischer Prinz Names **Briccius** auf dem Weg von Konstantinopel über die Tauern verirrt hatte und durch eine Lawine ums Leben kam.

Sein Leichnam wurde von ortsansässigen Bauern geborgen und an dem heutigen Kirchenhügel beigesetzt.

Nach genaueren Untersuchungen seines Körpers soll ein im Wadenbein verstecktes Fläschchen mit einer Inschrift gefunden worden sein, wobei es sich um eine **Monstranz mit dem heiligen Blut Jesu Christi** gehandelt haben sollte.

Daher wurde der Ort nach dem heiligen Blut benannt und an der Grabstelle des Prinzen wurde eine sakrale Gedenkstätte errichtet.

Die erste Erwähnung sollte im Jahr 1232 vom einen Leupriester namens Ludwig ausgegangen sein und die **erste urkundliche Erwähnung** finden wir durch Bischof Heinrich von Chiemsee aus dem Jahre **1271**.

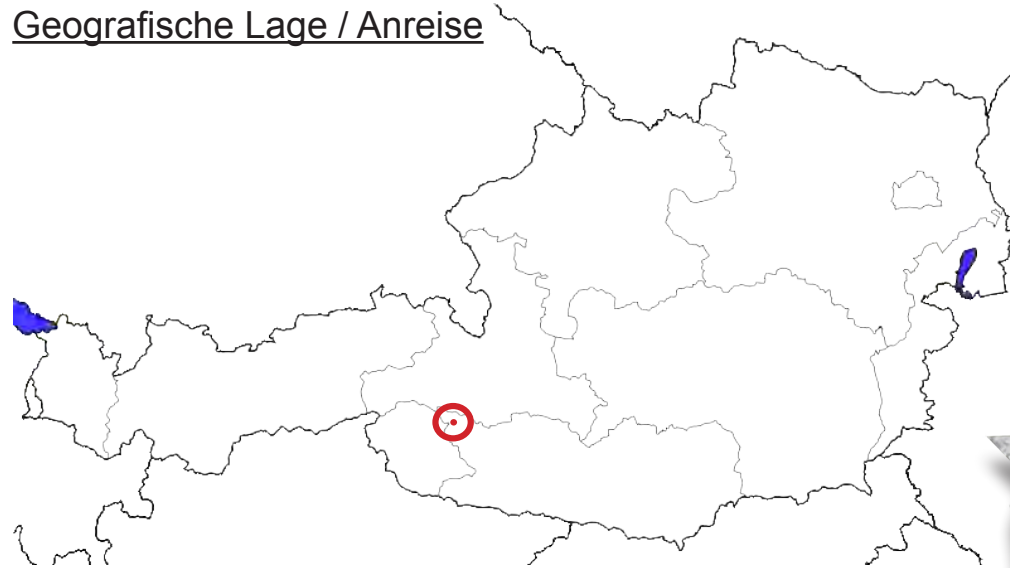
Ab dem Jahre 1273 wurden die ersten **Wallfahrten über die Tauernkämme** durchgeführt.

Aufgrund des damaligen Wohlstands durch den Goldabbau wurde im Mittelalter über der Grabstätte schließlich eine spätgotische Kirche errichtet, die im Jahre 1491, nach circa 100 Jahre andauernder Bauzeit, zum größten Teil fertig gestellt, und dem **heiligen Vinzenz von Saragossa** geweiht wurde.



Vorstellung Planungsort

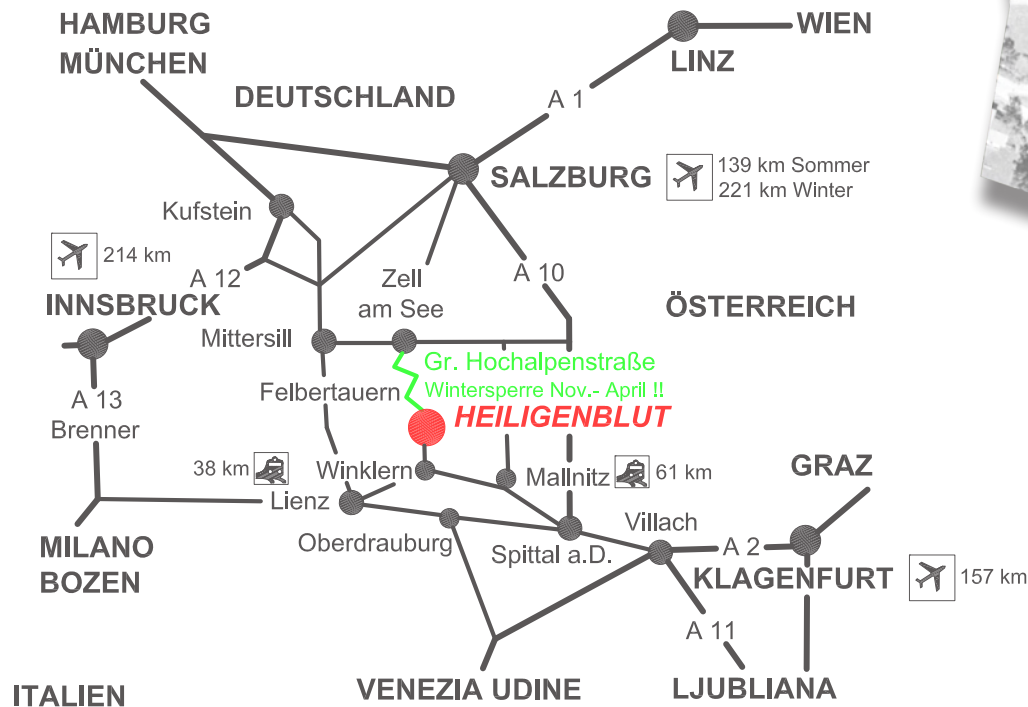
Geografische Lage / Anreise



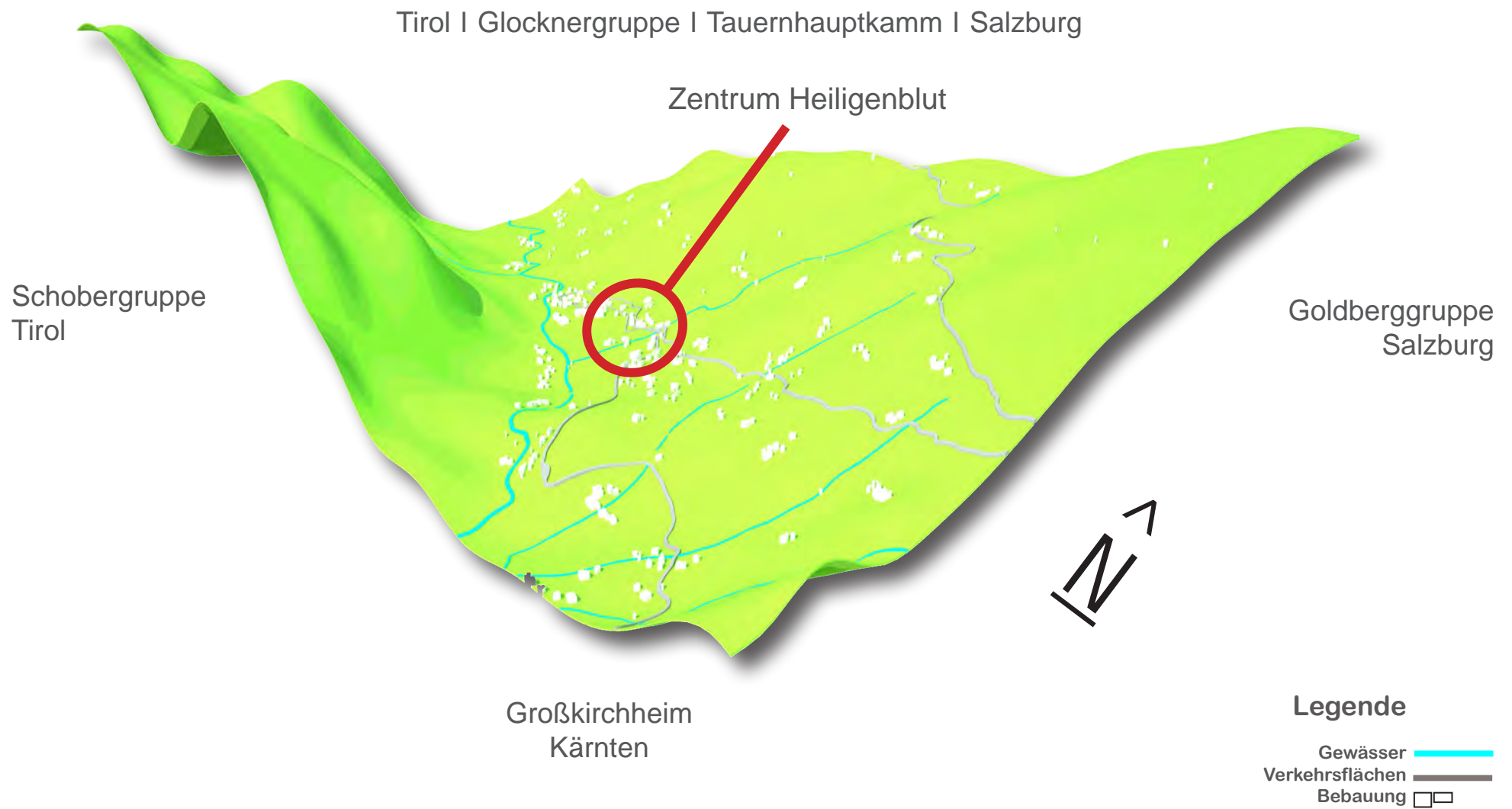
Gemeindegrenzen



„Das Zentrum“



Topografischer Modellschnitt



Vorstellung Planungsort

Die Bergwelt rund um Heiligenblut

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

Als **Magnet der Region** kann man den höchsten Berg der Ostalpen, den **Großglockner mit 3798 Meter über Adria** bezeichnen, der die ganze Umgebung in seinen Bann zieht und jedes Jahr Tausende von Besuchern anlockt.

Das Gebirgsmassiv gehört zu den Ostalpen beziehungsweise zu der **Gebirgszone der Hohen Tauern** und wird in **Glocknergruppe, Goldberggruppe** und **Schobergruppe** eingeteilt.

Geologisch betrachtet zählen diese Berggruppen zu dem **penninischen Tauernfenster**, dessen **Hauptgesteine Zentralgneis, Schieferhülle** und **Altkristallin** sind.

Früheste menschliche Spuren

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

Die **frühesten menschlichen Spuren sind um 3000 v.Chr.** aus der Jungsteinzeit, der Bronzezeit und der Urnenfelderzeit ablesbar, wobei erste Siedlungen aber nur von den Kelten und Römern nachweisbar sind.

Die **Slawen** drangen ebenfalls in das Mölltal vor, wurden aber später von den Bajuwaren wieder vertrieben, jedoch erinnern einige **Flur- und Hofnamen** wie **Ret-schitz** und **Gössnitz** an die Zeit der Slawen.

Das Gold der Hohen Tauern

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

Schon zur Zeit der Jäger und Sammler zog es jene in das Gebirge, die auf der Suche nach **Bodenschätzen wie Gold, Silber oder anderen Erzen** waren. Aufgrund der **tertiären Auffaltung der Alpen** wurden jene Schichten nach oben transportiert, welche die kostbaren Edelmetalle in sich trugen und durch mühevollen Kleinarbeit zutage gefördert werden konnten.

Im Laufe der Jahrhunderte wurden das Gemeindegebiet von Heiligenblut und Rauris eines der wichtigsten Vorkommen von Gold und Silber in Europa, und es entstand dabei eine regelrechte **Bergbauindustrie**.

Die Hochblüte dieser Zeit ist wahrscheinlich durch die Errichtung der spätgotischen Kirche abzulesen.

Durch die Entdeckung Amerikas fand diese Zeit ein jähes Ende.

Durch das leichtere Abbauen von Bodenschätzen in Übersee und das durch eine kleine Eiszeit hervorgerufene Anschwellen der Gletscherzungen am Ende des Mittelalters im Bereich der hochalpinen Stollen, rasselte der Goldpreis in den Keller und der Abbau des Edelmetalls wurde mehr und mehr unrentabel.

Die Erschöpfung der Goldadern tat dann ihr Übriges.

Der **Niedergang des Gold- und Silberabbaus** war besiegelt und eine lange Zeit der Armut, war die Folge diese Entwicklung, die mit Hungersnöten und Abwanderung verbunden war.

Trotz dieser Entwicklung werden nach wie vor an die **120-200 Tonnen Gold und 1.000 Tonnen Silber in den Hohen Tauern im Bereich der Goldberggruppe** vermutet.

Landschaftspflege



Bauern als Landschaftsarchitekten

Trachtkultur



Trachtenmusikkapelle Heiligenblut 2001

Sternsingen



Rotte Winkl 1957

Vorweihnachtliche Bräuche



Nikolaus und Krampus

Vorstellung Planungsort

Gebräuche und Sitten

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

Da der Ort über ein **reges Kultur- und Vereinsleben** verfügt, wirkt sich dieses auch auf das Leben in der Bevölkerung aus.

Neben der **Handwerkskunst** und **Landwirtschaft** ist die **Musik** ein wichtiger Bestandteil des örtlichen Lebens, was auch von Generation zu Generation weitergegeben wurde.

In der heutigen Zeit sind diese **Grundwerte** wieder in Mode gekommen, da durch die Globalisierung der Welt die eigene Herkunft wieder entdeckt wird und alte Bräuche und Sitten wieder gepflegt werden.

Neben der natürlichen Schönheit der Landschaft sind auch die **Landwirtschaft mit der Landschaftspflege** und landwirtschaftlichen Produkten und die über Jahrhunderte gepflegten Bräuche **Aushängeschilder der Nationalparkgemeinde**.

Durch den **Tourismus** hat sich dieser Trend verstärkt, da sich die **einheimischen Darsteller** in einem ganz anderen Licht präsentieren können. Der Fremdenverkehr ist zweifellos die beste Bühne, um die regionalen Sitten und Gebräuche vorführen zu können.

Sternsingen

Musikalisch gesehen ist wohl das **Sternsingen der älteste Brauch der Gemeinde**, welcher seit fast 500 Jahren in der Nacht vom 5. auf den 6. Jänner durchgeführt wird.

Dabei gehen so genannte **Rotten** von Haus zu Haus. Sie bringen die frohe Weihnachtsbotschaft und wünschen den Hausbewohnern ein glückseliges neues Jahr.

Diese **Rotten bestehen aus einem Sternträger, 10 Sängern und 5 Musikanten**, welche zusammen einen interessanten Klang entstehen lassen, der bei genauerem Hinhören an eine **mittelalterliche Leier** erinnert und als einzigartig gilt.

Diese Tradition hat wahrscheinlich auch die **heidnischen Bräuche** verdrängt, deren Hauptfigur die **Perchte** ist, welche heutzutage in Form des Krampusses um die Zeit des 5. und 6. Dezember ihr Unwesen treibt und meist in einem Schaulauf den Gästen vorgeführt wird.

Da **Heiligenblut schon früh ein Wallfahrtsort** wurde (ab 1273), entstanden regelrechte Massenbewegung die jährlich am 28. Juni mit der **Pinzgauwallfahrt vom salzburgischen Ferleiten** über die Tauern nach Heiligenblut mit einer Teilnehmerzahl von bis zu 5000 Personen ihren Höhepunkt erreicht.

Trachten

Auch die **Vereine sind Aushängeschilder der Gemeinde**, da sie mit ihren **Trachten** das Bild einer Region am besten präsentieren und bei den Gästen einen ersten bleibenden Eindruck hinterlassen.

Neben dem Verein der Trachtenfrauen, den Bergführerverein sind die Trachtenmusikkapelle, der Männergesangsverein und der Kirchenchor jene Gruppierungen, welche durch ihre Bekleidung ein typisches Bild einer harmonischen Ortsgemeinschaft übermitteln wollen.

Großglockner Expedition 1799 - 1800



Büste Salm-Reifferscheidt-Krautheim



Ölgemälde Großglockner Markus Pernhart 1860

Erste Schutzhütten



Glocknerhaus 1886



Erzherzog Johann Hütte 1894

Vorstellung Planungsort

Entwicklung zum Tourismusort

(vgl: Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf)

Großglockner Expedition

Das **Interesse an der naturwissenschaftlichen Erkundung der Alpen** hatte ihren Beginn in der Zeit der Aufklärung und richtete sich auf die im Mittelalter tabuisierten Hochgebirgszonen.

Im Jahre 1800 glückte eine von Heiligenblut aus durch **Fürstbischof Franz II. Xaver Altgraf von Salm-Reifferscheidt-Krautheim** finanzierte Expedition, welche zur Erkundung des Glocknergebietes diente, und mit der **Erstbesteigung des Großglockners** ihren Höhepunkt erreichte.

Die darauf folgende Begeisterung für das Gebiet der Hohen Tauern löste einen Ansturm auf die Berggipfel aus, und ließ spätestens

durch den **Besuch von Kaiser Franz-Joseph mit Kaiserin Elisabeth** im Jahre 1856 eine neue Branche, den Bergtourismus, entstehen.

Bergführerwesen

Mitte des 19. Jahrhunderts war ein **wirtschaftlicher Aufschwung** in der von Armut geprägten Region zu bemerken und die ortsansässigen Bauern rüsteten nach und nach auf Tourismus um.

Ortskundige konnten sich als Bergführer ein Zubrot verdienen und so wurde 1863 der erste Bergführerverband in Heiligenblut gegründet, wobei erst 1881 einheitliche Tarife für Bergtouren festgelegt wurden.

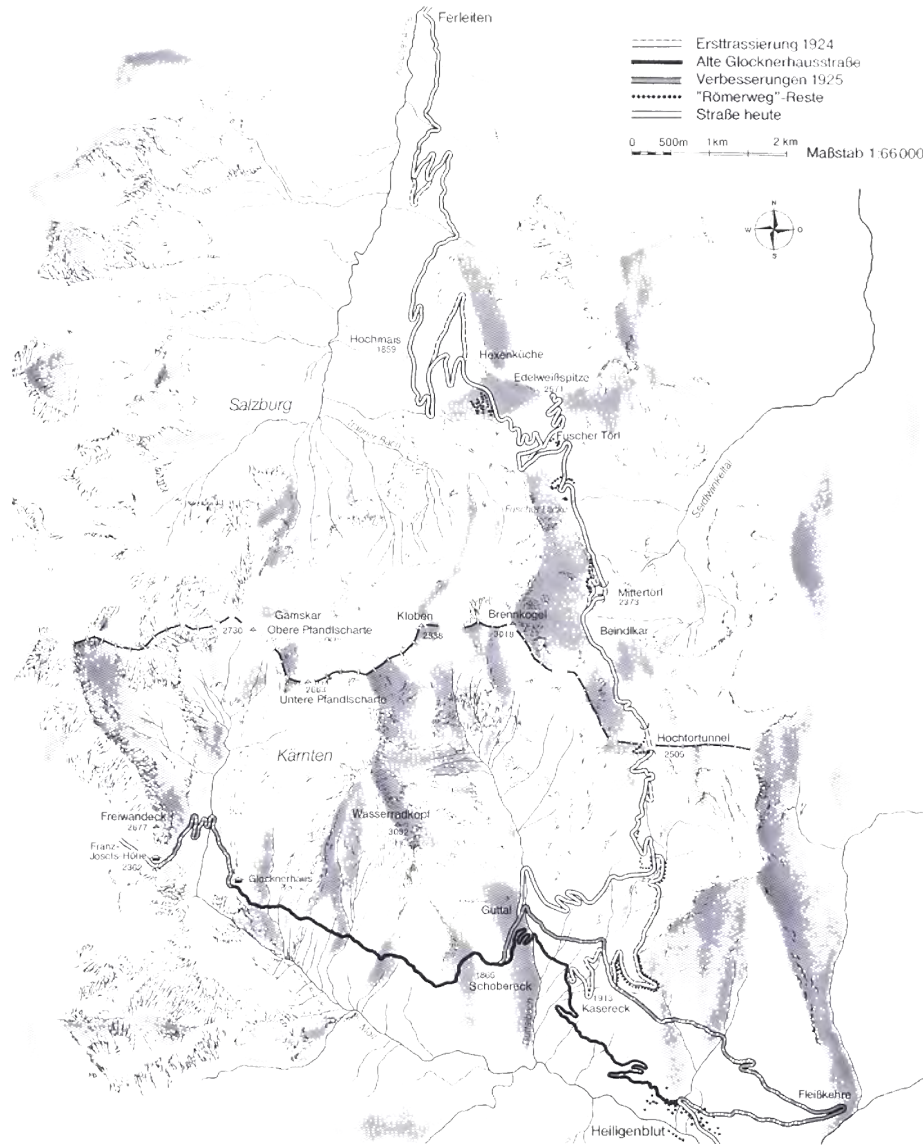
Schutzhütten

1872 wurde eine der **ersten Schutzhütten**, das Glocknerhaus, im Bereich des Eisabbruches der Pasterze, des Großglockners zu Füßen liegenden Gletschers, durch den österreichischen Alpenverein errichtet.

Dieses Gebäude war auch eine der **ersten touristischen Einrichtungen**, die den Ansprüchen der gehobenen Gesellschaft gerecht wurde.

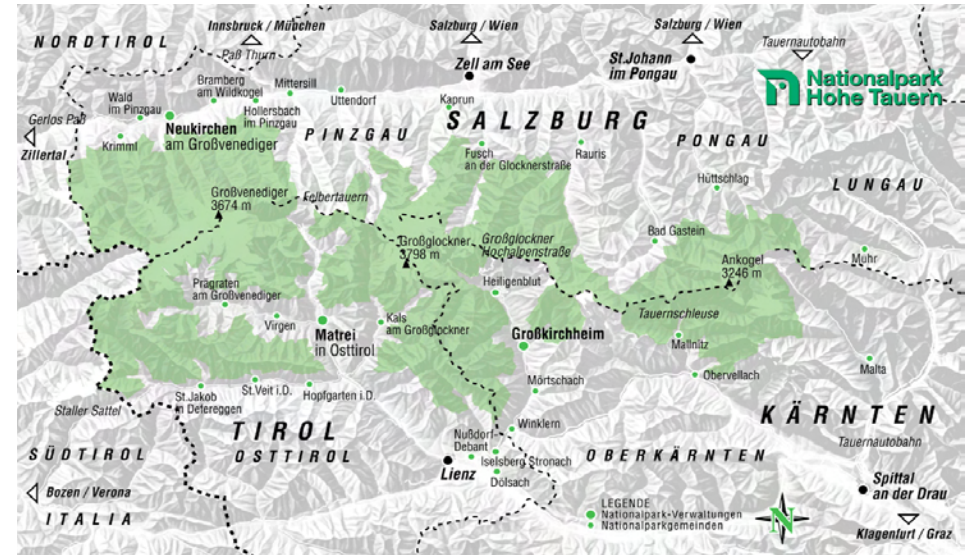
Des Weiteren wurden die höchst gelegenen Schutzhütten Österreichs, die Erzherzog Johann Hütte beziehungsweise Adlersruhe (erbaut 1880) und das Observatorium am Hohen Sonnblick (erbaut 1886) errichtet.

Großglockner Hochalpenstraße



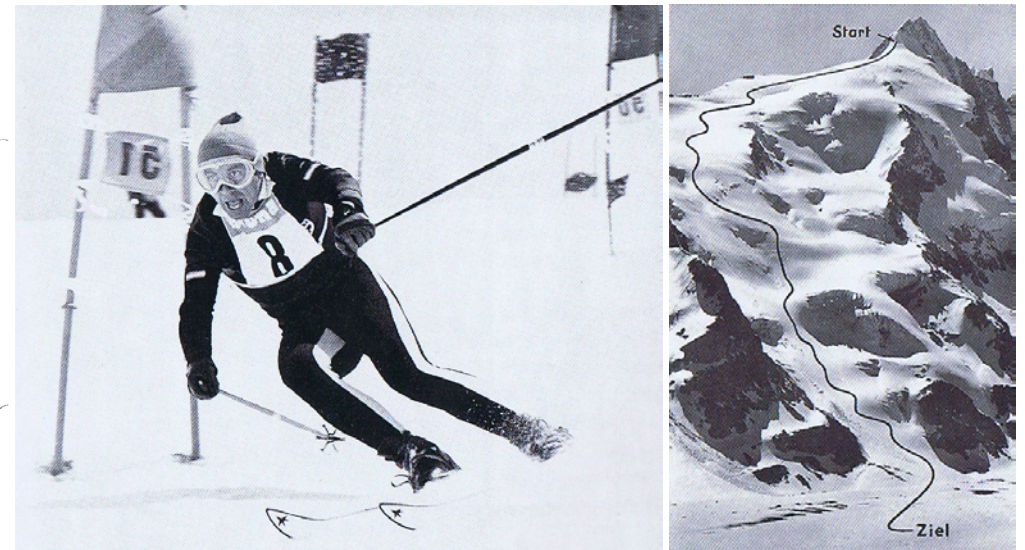
Geschichtliche Entwicklung der Hochalpenstraße

Nationalpark Hohe Tauern



Verwaltungsgebiet des Nationalpark Hohe Tauern

Internationales Glocknerrennen 1935 -1959



Karl Schranz

Rennverlauf

Vorstellung Planungsort

Alte Glocknerhausstraße

Von 1900 bis 1908 wurde die **Kaiserin-Elisabeth-Aussichtsstraße** von Heiligenblut aus in Richtung Glocknerhaus errichtet und ging als erste Glocknerstraße, welche die Gäste zum ersten Mal mit Automobil oder Fuhrwerk in die Nähe des atemberaubenden Glocknermassives brachte, in die Geschichte ein.

Verlust der Sitten und Gebräuche

Ab 1924 zählte man schon 15000 – 17000 Gäste in Heiligenblut, was 1928 zur Gründung der ersten Fremdenverkehrskommission führte, die jedoch nur drei Monate nach ihrer Gründung aufgrund des Widerstandes aus der bäuerlichen Bevölkerung wegen Angst vor dem Einschleppen von Krankheiten und dem Verlust der eigenen Sitten und Gebräuche aufgelöst wurde.

Großglockner Hochalpenstraße

Das Jahr 1930 leitete mit der Erbauung der neuen Glocknerstraße beziehungsweise der Großglockner Hochalpenstraße, dessen Planung und Bauleitung **Hofrat Franz Wallack** inne hatte, eine neue Ära des Sommertourismus ein.

Dieser Bau wurde als ein Konjunkturprojekt der damaligen **Bundesregierung** aufgrund der Nachwehen der Weltwirtschaftskrise von 1929, ins Leben gerufen. Dieses mit viel Prestige versehene Projekt war eines der **Aushängeschilder der Ersten Republik**, was besonders nach dem Zusammenfall der Donaumonarchie von großer Bedeutung war.

Mit der Fertigstellung der Großglockner Hochalpenstraße im Jahr 1935 war **eine der schönsten Panoramastraßen Europas** in Betrieb gegangen und verschaffte der Gemeinde Heiligenblut einen internationalen Bekanntheitsgrad und kurbelte den Sommertourismus gewaltig an.

Wintersport

Bereits im Jahr 1930 wurde der **erste Wintersportverein** gegründet, und 1932 der erste Abfahrtslauf abgehalten was schlussendlich 1933 die ersten Wintersportgäste in den Ort lockte.

1935 wurde das **1. Internationale Glocknerrennen** durchgeführt, was vom der Glocknerleitn auf die Pasterze runter führte und die internationale Sportwelt begeisterte. Dieses Rennen wurde nach 1959 aufgrund des Rückganges des Gletschers nicht mehr abgehalten.

Berühmte Sieger waren unter anderem Karl Schranz oder der später in Heiligenblut verheiratete Hotelier Hans Senger.

Ab 1957 wurde die **erste Lifтанlage** in Betrieb genommen und wenig später wurden die **Großglockner Bergbahnen** gegründet, die bereits 1973 über 11 Lifte verfügten.

Durch den Ausbau Heiligenbluts zum Wintersportort kann man spätestens ab dort von einem fast durchgehenden zweisaisonalen Tourismusbetrieb sprechen.

Ab den Neubau der Glocknerstraße wurde das Zentrum des Ortes großteils vom Verkehr entlastet, was jedoch die Konzentration des Sommertourismus auf den Aussichtsplattform der Kaiser-Franz-Josephs-Höhe verteilte und den Sommertourismus im Ort ein wenig abschwächte. Das hatte zur Folge, dass man sich mehr und mehr auf den Wintertourismus konzentrierte, da man im Winter Reiseziel und im Sommer nur Durchreiseziel war, beziehungsweise heute noch ist.

Nationalpark

1935 wurde das **Areal der Pasterze und des Großglockners zum Naturschutzgebiet** erklärt, was eine Vorreiterrolle für darauf folgende Bewegungen hatte.

1964 folgte mit dem **Naturschutzgebiet in der Schobergruppe** der nächste Schritt. 1971 wurde in Heiligenblut ein Grundstein zum Schutz der umliegenden hochalpinen Fauna und Flora durch die Gründung eines **Nationalparks Hohe Tauern** mit Anteilen in Kärnten, Salzburg und Tirol gelegt.

Mit der vertraglichen Unterfertigung der Landeshauptleute wurde ein Gebiet von 1787 km² zum größten Nationalpark in Mitteleuropa.

Die Regelungen traten aber in Kärnten erst 1981, in Salzburg 1983 und schlussendlich in Tirol 1991 in Kraft.

2001 wurde dem Kärntner Teil das **internationale Gütesiegel IUCN**, International Union for Conservation of Nature, verliehen und somit auch als Nationalpark weltweit anerkannt.

Grossglockner Hochalpenstraße - Fahrzeug Frequenz

(Quelle Großglockner Hochalpenstraßen AG)

Aufteilung: Anfahrt von Salzburg circa 3/5 und Anfahrt von Kärnten circa 2/5

Jahr	Anzahl der Fahrzeuge				Besucheranzahl
	Motorrad	PKW	Bus und LKW	Gesamt	
1935	5.482	19.309	4.174	28.965	130.571
1936	5.290	24.218	5.122	34.630	146.427
1937	4.812	26.657	4.066	35.535	147.994
1938	15.951	76.138	5.355	97.444	374.465
1939	16.962	58.114	4.325	79.401	297.242
1940	56	669	330	1.055	6.169
1941	84	923	493	1.500	10.317
1942	205	948	7	1.160	3.355
1943	146	662	39	847	3.941
1944	90	460	90	640	3.328
1945	41	283	15	339	1.106
1946	621	2.949	586	4.156	30.278
1947	1.437	4.500	1.787	7.724	66.784
1948	4.001	7.768	2.025	13.794	88.080
1949	9.920	16.433	3.043	29.396	175.097
1950	14.528	33.842	5.167	53.537	291.135
1951	18.861	49.074	6.280	74.215	365.183
1952	27.154	56.169	7.273	90.596	412.546
1953	42.237	78.494	7.809	128.540	537.769
1954	38.663	86.179	6.817	131.659	531.260
1955	47.562	127.574	8.162	183.298	722.937
1956	47.186	148.933	8.277	204.396	776.041
1957	37.732	172.595	8.322	218.649	840.916
1958	34.875	211.494	8.729	255.098	970.233
1959	26.382	228.372	8.491	263.245	987.445
1960	19.943	246.593	10.062	276.598	1.027.986
1961	17.480	306.981	10.708	335.169	1.242.235
1962	12.411	336.347	11.043	359.801	1.314.533
1963	8.805	321.191	9.881	339.877	1.219.142
1964	7.256	333.856	10.105	351.217	1.255.015
1965	5.114	291.287	8.307	304.708	1.087.024
1966	4.065	317.951	9.659	331.675	1.171.451
1967	2.801	274.114	8.702	285.617	1.020.165
1968	2.071	260.069	8.443	270.583	960.455
1969	2.262	275.194	8.931	286.387	1.028.539
1970	2.117	275.667	10.615	288.399	1.033.318
1971	2.932	340.648	11.430	355.010	1.262.213
1972	3.172	302.427	12.916	318.515	1.180.480
1973	4.618	316.610	10.408	331.636	1.286.632
1974	5.076	269.669	8.588	283.333	1.094.789
1975	5.508	272.795	8.357	286.660	1.117.400
1976	6.590	240.037	8.801	255.428	1.037.126
1977	7.675	249.977	8.764	266.416	1.067.513
1978	8.711	241.752	8.816	259.279	1.026.006
1979	11.569	257.897	9.165	278.631	1.090.365

Jahr	Anzahl der Fahrzeuge				Besucheranzahl
	Motorrad	PKW	Bus und LKW	Gesamt	
1980	13.308	244.550	9.278	267.136	1.059.778
1981	10.154	220.379	9.085	239.618	993.599
1982	15.039	233.199	9.155	257.393	1.026.265
1983	17.466	225.667	8.702	251.835	993.255
1984	15.281	202.003	8.475	225.759	911.135
1985	23.882	246.463	8.208	278.553	1.055.082
1986	23.003	242.194	7.987	273.184	1.026.816
1987	21.278	224.841	7.185	253.304	1.017.915
1988	24.620	249.827	7.487	281.934	1.050.000
1989	23.900	256.810	8.039	288.749	1.216.050
1990	27.051	272.894	11.088	311.033	1.247.338
1991	27.310	286.587	11.915	325.812	1.215.637
1992	34.467	289.621	11.526	335.614	1.225.092
1993	31.216	254.847	10.295	296.358	1.062.826
1994	39.517	244.383	9.883	293.783	1.031.640
1995	35.095	221.383	10.063	266.541	953.274
1996	35.678	193.332	8.969	237.979	814.453
1997	42.856	212.993	9.420	265.269	920.496
1998	45.832	210.764	8.997	265.593	913.201
1999	52.683	222.359	8.679	283.721	925.891
2000	57.549	202.042	8.224	267.815	874.874
2001	58.788	203.042	7.674	269.504	858.952
2002	59.690	190.121	7.465	257.276	868.308
2003	76.047	216.361	7.333	299.741	955.700
2004	64.935	198.394	7.264	270.593	891.608
2005	67.826	192.230	6.235	266.291	841.567
2006	71.178	184.301	6.198	261.677	828.461
2007	73.998	187.587	5.726	267.311	835.723
2008	75.129	179.118	6.008	260.255	820.004
2009				0	
Summe	1.705.230	13.672.111	547.048	15.924.389	58.877.946

ab 3. August 1935 sind sämtliche Straßen befahrbar
1991 bis 2004 lt. Personenzählung genauere Personenermittlung

company/glockner/statistik/2009/tzg+besucher1935-2009

Vorstellung Planungsort

Touristische Daten und Fakten

(Quelle Tourismusverband Heiligenblut)

Nächtigungszahlen Heiligenblut

Saison	Zeitraum	Summe	Gesamt
Winter	96/97	143.005	
Sommer	97	92.590	235.595
Winter	97/98	127.677	
Sommer	98	107.412	235.089
Winter	98/99	136.939	
Sommer	99	110.689	247.628
Winter	99/00	119.846	
Sommer	00	103.298	223.144
Winter	00/01	141.416	
Sommer	01	107.860	249.276
Winter	01/02	135.373	
Sommer	02	109.646	245.019
Winter	02/03	142.064	
Sommer	03	119.314	261.378
Winter	03/04	147.621	
Sommer	04	110.662	258.283
Winter	04/05	136.977	
Sommer	05	104.356	241.333
Winter	05/06	128.999	
Sommer	06	94.013	223.012
Winter	06/07	138.069	
Sommer	07	102.859	240.928
Winter	07/08	152.175	
Sommer	08	105.086	257.261
Winter	08/09	158.211	
Sommer	09	105.650	263.861

Unterkünfte

Sommerbetrieb ~ 1900 Betten plus 180 Stellplätze Camping
Winterbetrieb ~ 1800 Betten plus 50 Stellplätze Camping

820 Betten fallen auf Hotelbetriebe

Hotel

**** 6 Betriebe
*** 4 Betriebe

Ferienwohnungen

**** 1 Betrieb
*** 3 Betriebe
5 Ferienhäuser
ohne Kategorie 35 Betriebe

Gasthöfe

*** 3 Betriebe
ohne Kategorie 2 Betriebe

Pensionen

*** 5 Betriebe
ohne Kategorie 9 Betriebe

Privatzimmer

ohne Kategorie 7 Betriebe

Bauernhöfe

9 Betriebe

Hütten & Herbergen

Hütten 5 Betriebe
Herbergen 2 Betriebe
ohne Kategorie 2 Betriebe



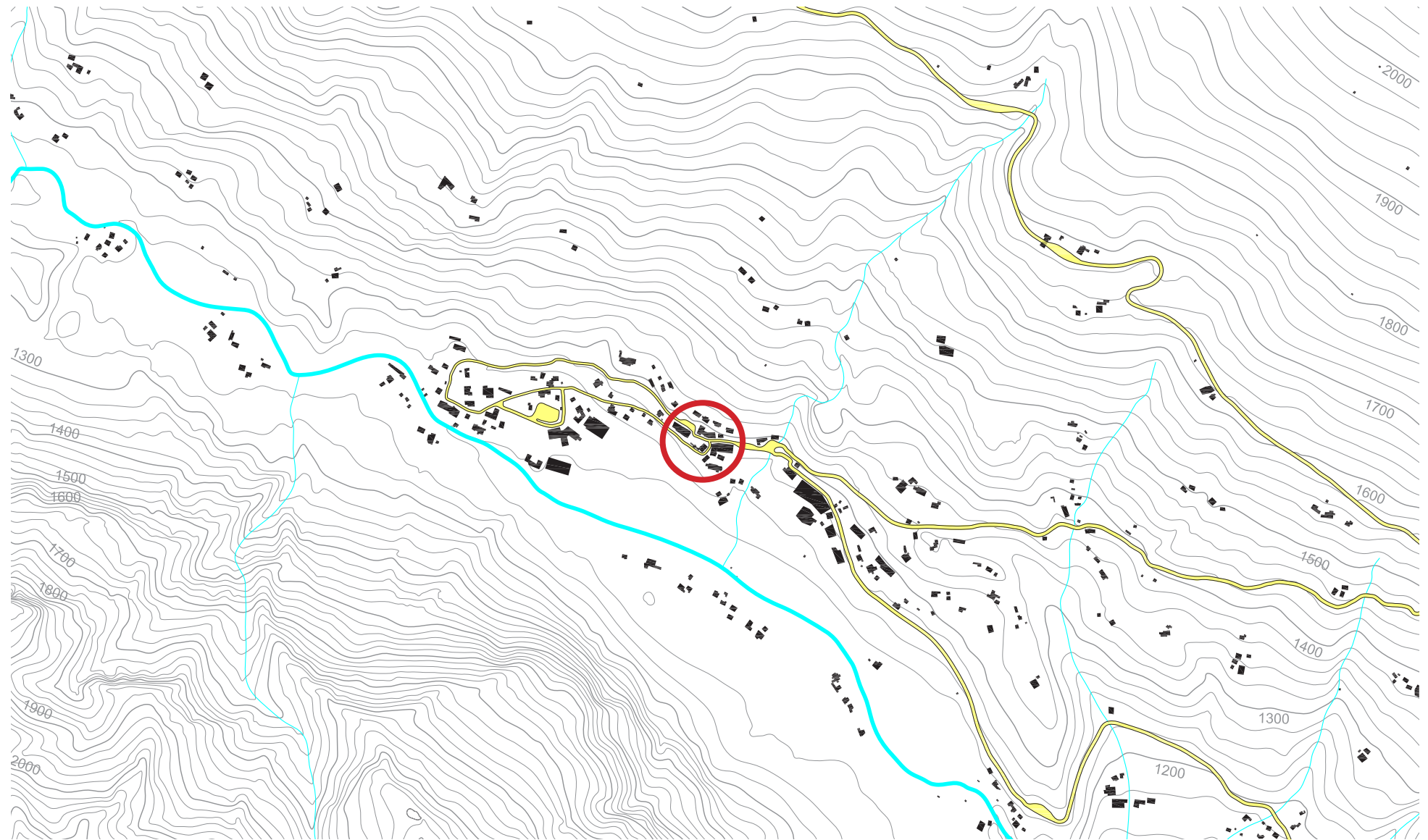
IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Analyse



Topografie / Schwarzplan



Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Zentrum



Maßstab 1: 15 000



Analyse

Baustruktur

Heiligenblut ist aufgrund seiner topografischen Lage in der Kategorie einer typischen hochalpinen Streusiedlung einzuordnen.

Durch die punktuelle Besiedelung haben sich eigene Ortschaften gruppiert, die sich aus der Oberkärntnerischen Paarhofbauweise entwickelt haben.

Der Ortsteil Hof hat seine größte Verdichtung im Bereich des spätgotischen Baues und liegt am Anfang der Grossglockner Hochalpenstraße, die im Osten am Zentrum vorbei führt beziehungsweise beginnt. Die größten Gebäude sind neben der Kirche die zwei Hotelbetriebe, die das Zentrum im Osten und Westen begrenzen.

Als typische Bauweise sind Kombinationen aus Massivbau-Putzfassaden mit Holzblock- beziehungsweise Holzriegelbauweise und einer für das Ortsbild typischen Satteldachlandschaft, meist in grauer Dachdeckung, vorhanden.

Die Gebäude werden hauptsächlich als Handel- beziehungsweise Gastronomiebetriebe, zur Gemeindeverwaltung, als Seilbahnbetrieb und zu sakralen Verwendung genutzt.

Als ein aus seiner Funktion her entstandenes Gebäude ist die Seilbahnstation gesondert zu sehen, da sie sich optisch beziehungsweise formal von den anderen Gebäuden grundlegend unterscheidet.

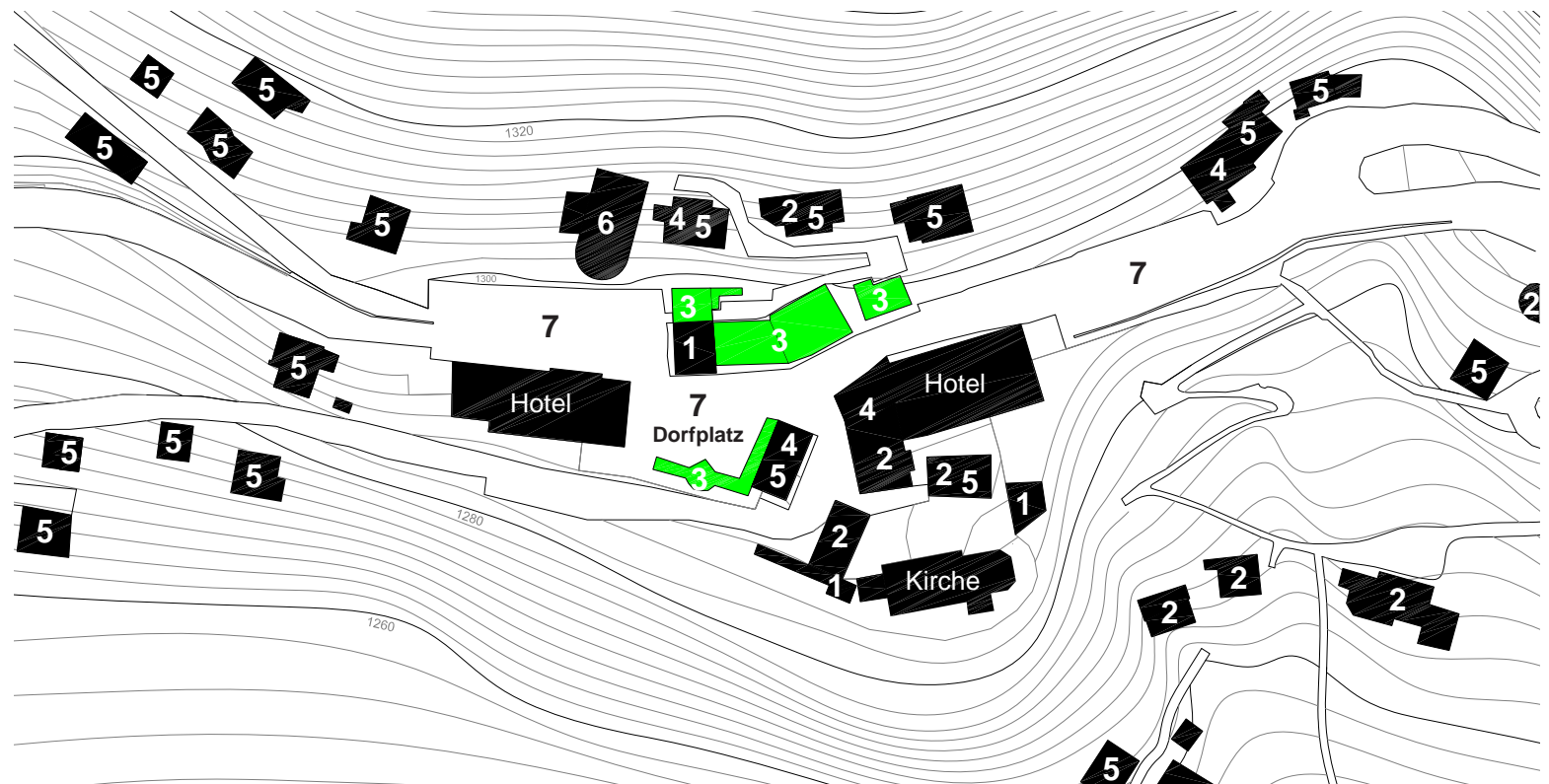
Neben der Seilbahnstation ist auch die Formulierung des Dorfplatzes durch das markant mittig ausgerichtete Musikpavillon bestimmt.

Freiflächen zwischen den einzelnen Bebauungen werden einerseits als Dorfplatz und andererseits als Busbahnhof beziehungsweise als Parkflächen genutzt.

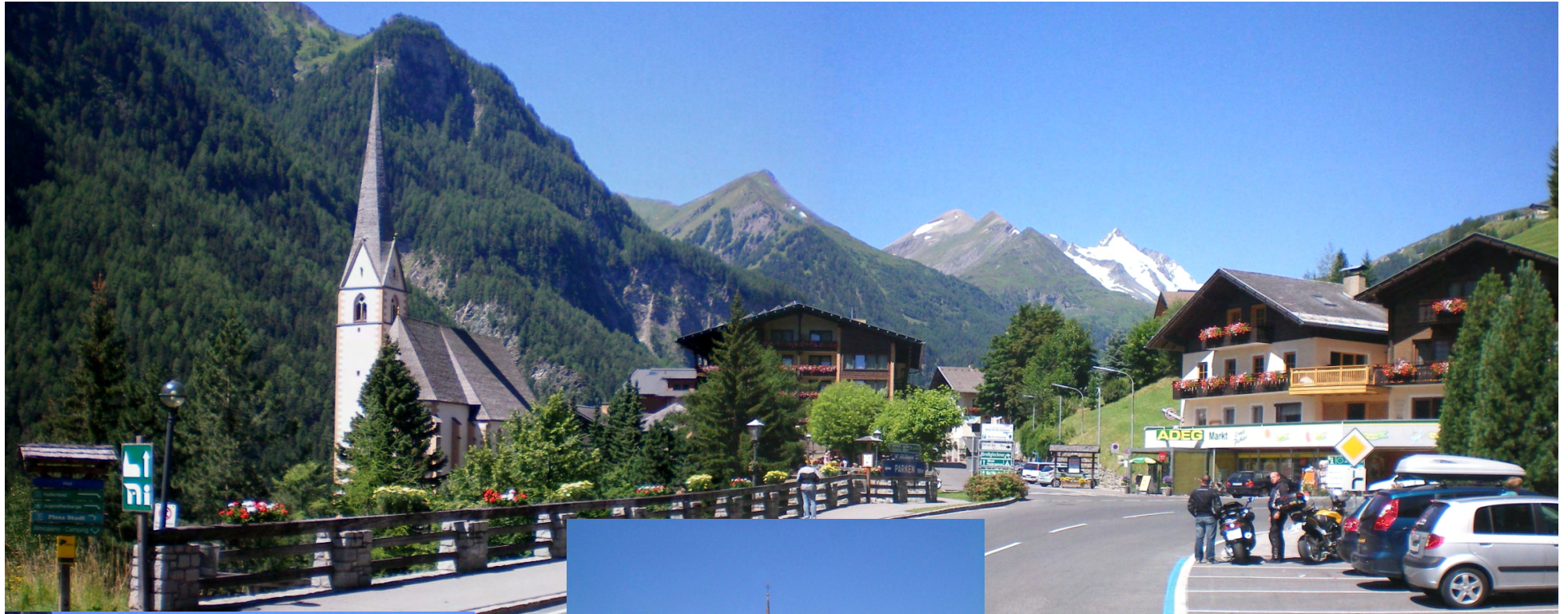
Hauptnutzung



- 1 Kirchliche Einrichtungen
- 2 Tourismuseinrichtungen
- 3 Öffentliche Einrichtungen
- 4 Handel
- 5 Privat
- 6 Seilbahnstation
- 7 Plätze



Eingang Ost



2009



Typisches Postkartenmotiv

1863



Analyse

Eingang Ost

Der Ortskern der Nationalparkgemeinde veränderte sich über die Jahrhunderte hinweg nach und nach, wobei in den letzten 60 Jahren eine massive Umstrukturierung stattgefunden haben, sodass vom ursprünglichen Kirchenweiler nur wenig übrig blieb und die eigentliche traditionelle Bauweise in den Hintergrund gestellt worden ist.

Gegenüber dem sakralen Bau nahmen die Volumen der profanen, bäuerlichen Bauten im Laufe der Zeit zu und wurden schlussendlich zu konkurrierenden Bauwerken.

Auch die vormals traditionell ersichtliche Kombination aus Mauerwerk und Holzbau wurde teilweise mit hellen Putzfassaden verfremdet und verlor dabei an Authentizität.

Die Verbindung zum massiv wirkenden Kirchenbau wurde vermeintlich hergestellt, wobei der Reiz der eigenständigen profanen Bauernarchitektur völlig verloren ging und ein allgemeiner österreichischer Pseudoalpinstil angestrebt wurde.

Hier war oder ist eine typische Überforderung mit dem rasant wachsenden Tourismus zu bemerken, die Volumen scheinen sich dabei gegenseitig zu erschlagen.

Positiv zu bewerten ist, dass der Kirchenhügel nahezu unberührt blieb, um das typische Postkartenmotiv nicht völlig zu zerstören.

Bebauung Osteingang

- 1 Kirchliche Einrichtungen
- 2 Tourismuseinrichtungen
- 3 Öffentliche Einrichtungen
- 4 Handel
- 5 Privat
- 6 Seilbahnstation
- 7 Plätze

Blickrichtung ←



Dorfplatz von Westen



Umgestaltung des Dorfplatzes 1982



Dorfmitte

Neubau des Gemeindezentrums 1955



Dorfplatz von Osten

Analyse

Dorfmitte

Gemeindezentrum versus Gast- und Beherbergungsbetriebe

Die ersten gravierenden Veränderungen entstanden durch die Vergrößerungen der umliegenden Bauernhäuser zu Gast- und Beherbergungsstätten, welche mit dem Ausbau des Verkehrswesens zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Laufe der Jahrzehnte immer deutlicher erkennbar wurden.

Der nächste Schritt erfolgte in den 1950ern durch die Errichtung eines Gemeindekomplexes, welcher die Grundlage für eine Volumenschlacht vorbereitete und schlussendlich mit den Ausbau von zwei massiven Hotelkomplexen zwischen 1960 und 1970 seinen Zenit erreichte.

Nach der Volumenschlacht im Zentrum weitete man diese rasante Vergrößerung auf andere Ortsteile aus und beendete vorläufig die intensive Verbauung des Zentrums.

Dorfplatzgestaltung

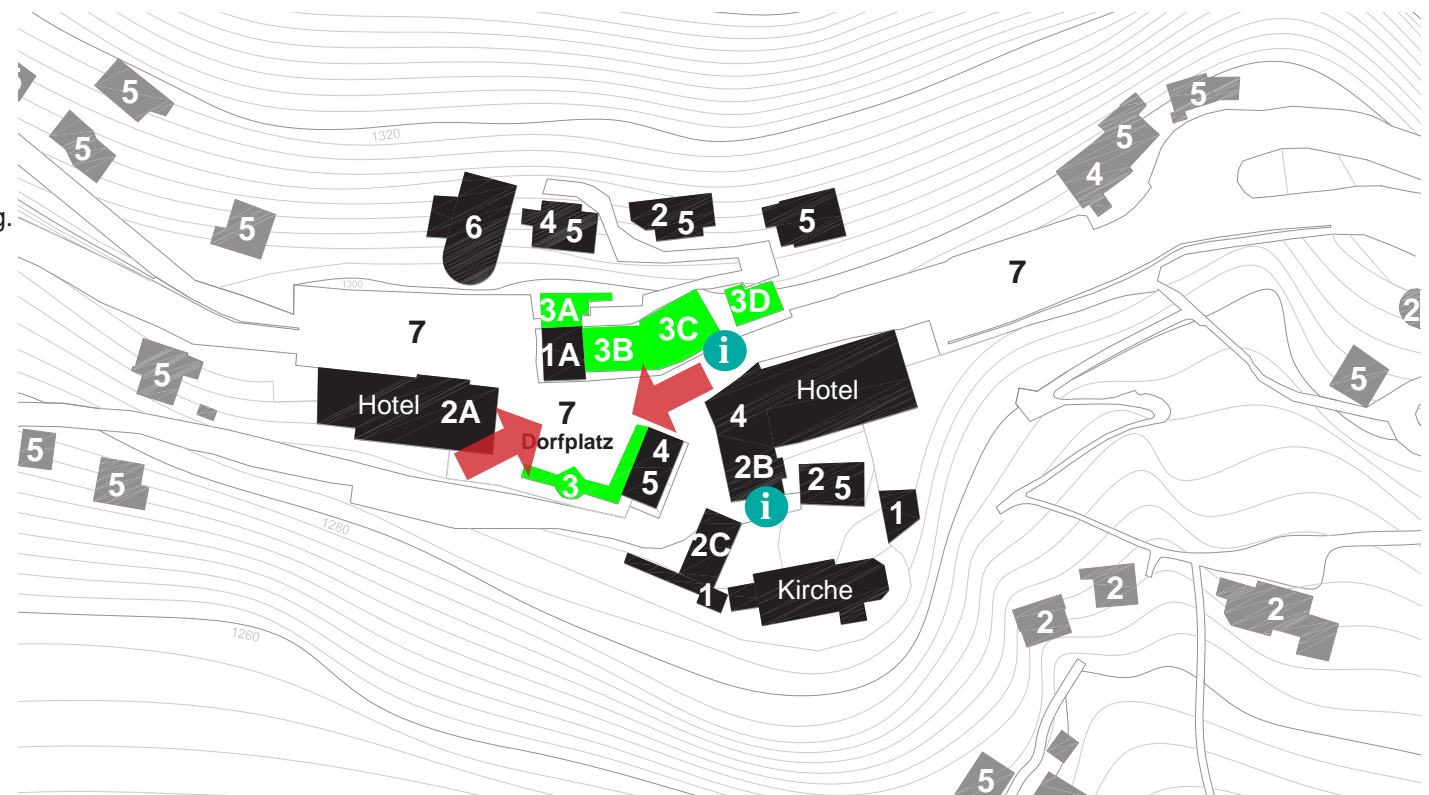
1982 begann man mit einer Dorfplatzumgestaltung, die schlussendlich aus einem überdachten Säulengang mit einem an der südlichen Platzkante mittig situierten Musikpavillon besteht.

Die westliche Flanke wurde bewusst frei gelassen, um das Panorama auf das höchste Gebirgsmassiv Österreichs nicht zu zerstören.

Bebauung Dorfmitte

- 1 Kirchliche Einrichtungen
- 1A Pfarramt
- 2 Beherbergungsbetrieb
- 2A Skischule
- 2B Nationalp. Info/Bergführerbüro/Beherberg.
- 2C Restaurant
- 3 Dorfplatzüberdachung/Musikpavillon
- 3A Öff. WC/Lager/Friseur/Skischule/Privat
- 3B Handel/Gastronomie/Dorfsaal
- 3C Tourismusbüro/Gemeindeamt
- 3D Bank/Büro/Arzt Allgem.-Medizin
- 4 Handel
- 5 Privat
- 6 Seilbahnstation
- 7 Plätze

Blickrichtung ←



Dorfplatzüberdachung

Umbau des Dorfsaales 1990



Analyse

Dorfmitte

Erneuerung des Gemeindezentrums

1990 wurde das Gemeindezentrum mit dem Dorfsaal ohne gravierende Veränderung erneuert.

Dorfplatzüberdachung

Ende der 1990er wurde eine Erneuerung des Bodenbelages des Dorfplatzes umgesetzt, wobei auch eine Überdachung aus Schirmen installiert wurde.

Neben der dabei entstandenen Akustikprobleme verlor der Platz unter anderem auch an Qualität, da diese Schirmelemente in letzter Zeit über die Sommermonate nach dem Gebrauch nicht mehr weggeräumt wurden. In der Bevölkerung machte sich ein gewisser Unmut breit, da diese Schirme im geschlossenen Zustand das Erscheinungsbild des Platzgefüges negativ beeinflussen.

Einzelne Erneuerungen

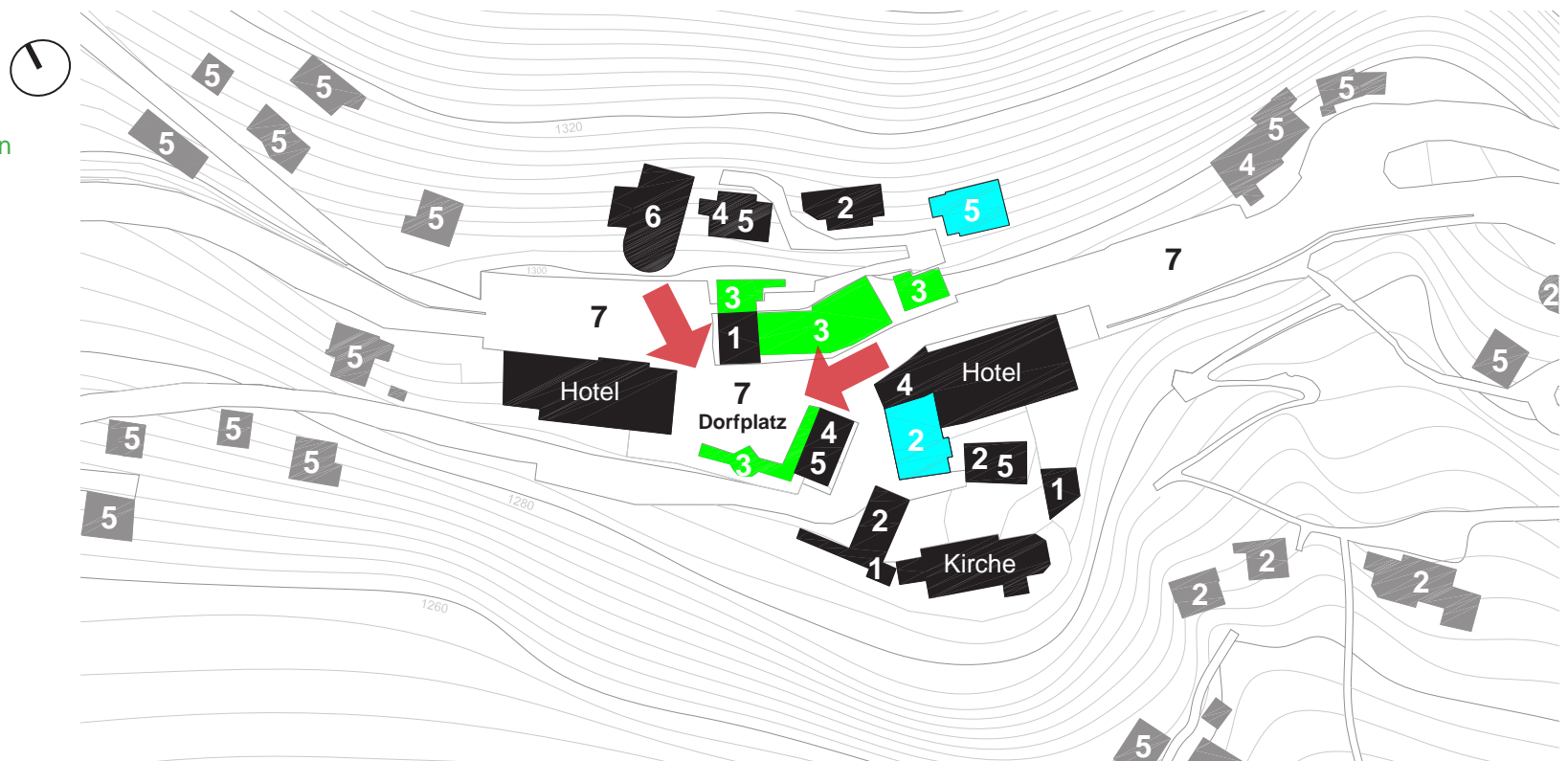
Weiters wurde ein Gästehaus und ein Wohnhaus erneuert, wobei die Kubatur der Neubauten gegenüber den Altbauten nur geringförmig verändert wurde.

Bebauung Dorfmitte

- 1 Kirchliche Einrichtungen
- 2 Tourismuseinrichtungen
- 3 Öffentliche Einrichtungen
- 4 Handel
- 5 Privat
- 6 Seilbahnstation
- 7 Plätze

Einzelne Erneuerungen

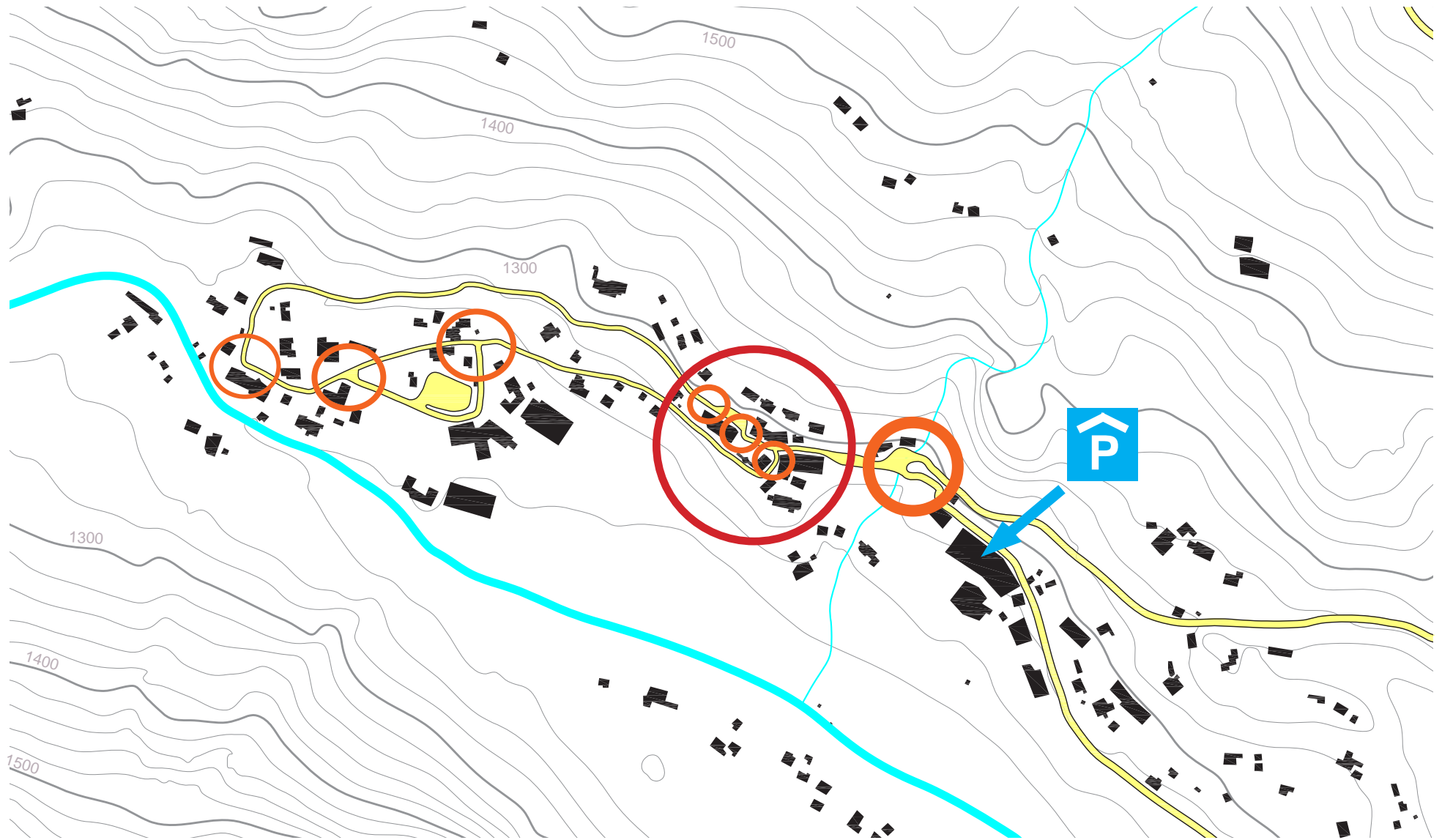
Blickrichtung ←



Eingang Westen



Verkehrsnetz / Schwarzplan



Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Zentrum
Verkehrsknoten
Maßstab



1: 7 500

Parkgarage



Analyse

Verkehrsnetz

Das Zentrum von Heiligenblut ist stark geprägt vom Durchzugsverkehr, wo an vier Knotenpunkten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erkennen ist. Am östlichen Eingang befindet sich jener Knoten, der als erste Kehre der Großglockner Hochalpenstraße bezeichnet werden kann. Diese Stelle ist vor allem in den Sommermonaten aufgrund der Verkehrszunahme durch die Straßentouristen besonders hoch belastet. Da es hier nur eine normale Vorrangregelung gibt, kommt es in diesem Bereich des Öfteren zu Staubildungen und zu einem konzentrierteren Emissionsausstoß. In der Dorfmitte gibt es drei weitere Verkehrsknoten, die sich zusätzlich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken, was unter anderem auch durch die engen Bauverhältnisse zurückzuführen ist. Westlich des Zentrums, in der Talsohle, befinden sich noch drei weitere Knoten, die sich jedoch wegen des an dieser Stelle geringeren Verkehrsaufkommens als funktionstüchtig erweisen.

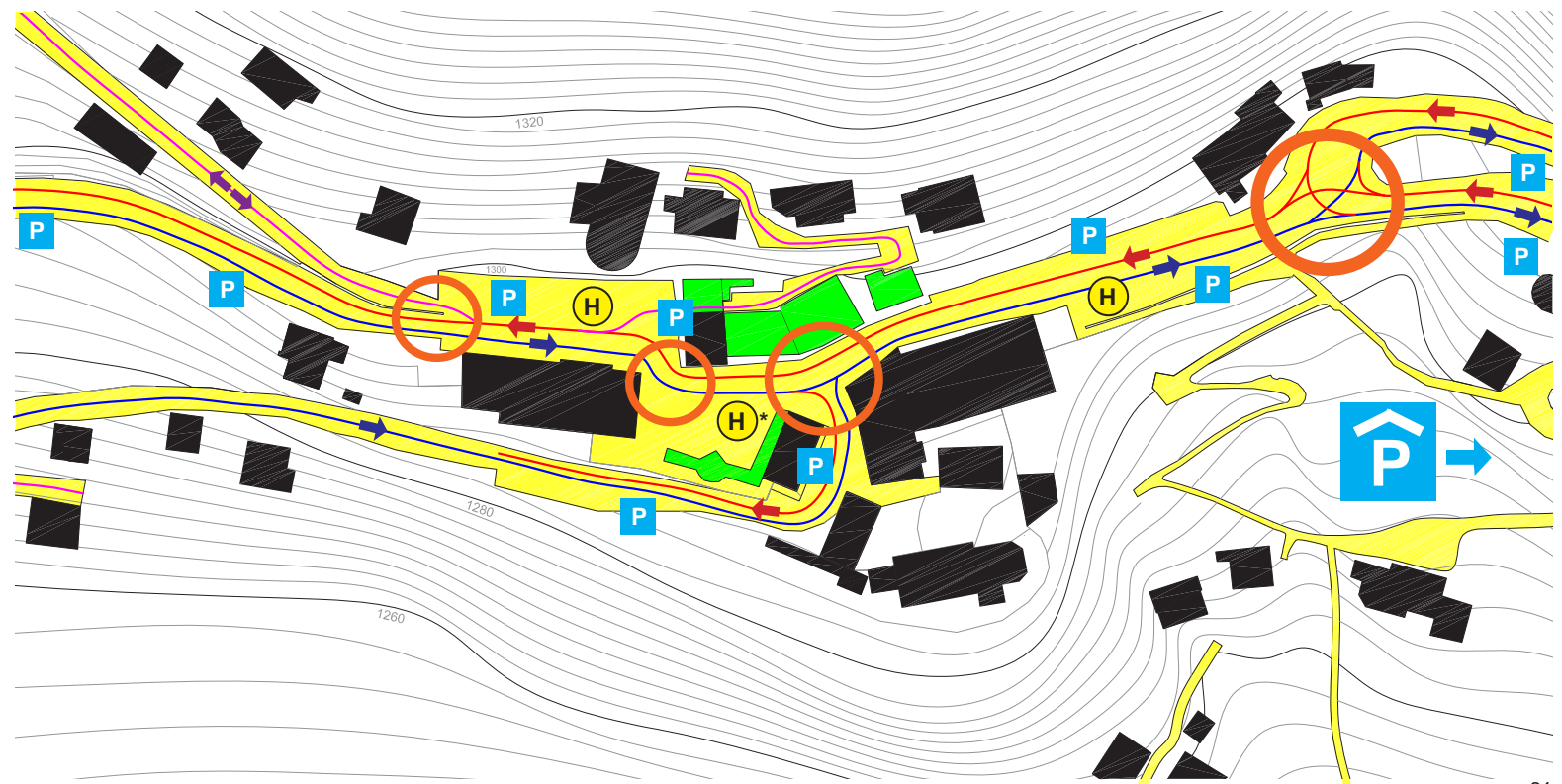
Halten und Parken

Des Weiteren befinden sich drei Bushaltestellen im Zentrum, wovon eine nur im Winter für Skibusse in Verwendung ist. Direkt im Zentrum finden wir 67 öffentliche Stellplätze für PKW, von denen 53 gebührenpflichtige und 14 kostenlose Kurzparkzonen sind. Im Westen des Zentrums führt eine Umfahrungsstraße in die Talsohle, die mit 70 im Sommer gebührenpflichtigen Längsstellplätzen ausgestattet ist. Östlich des Zentrums gibt es ein Parkhaus mit 320 Parkplätzen für PKW und 10 Parkplätzen für Busse, welche den Sommer über ebenfalls gebührenpflichtig sind.

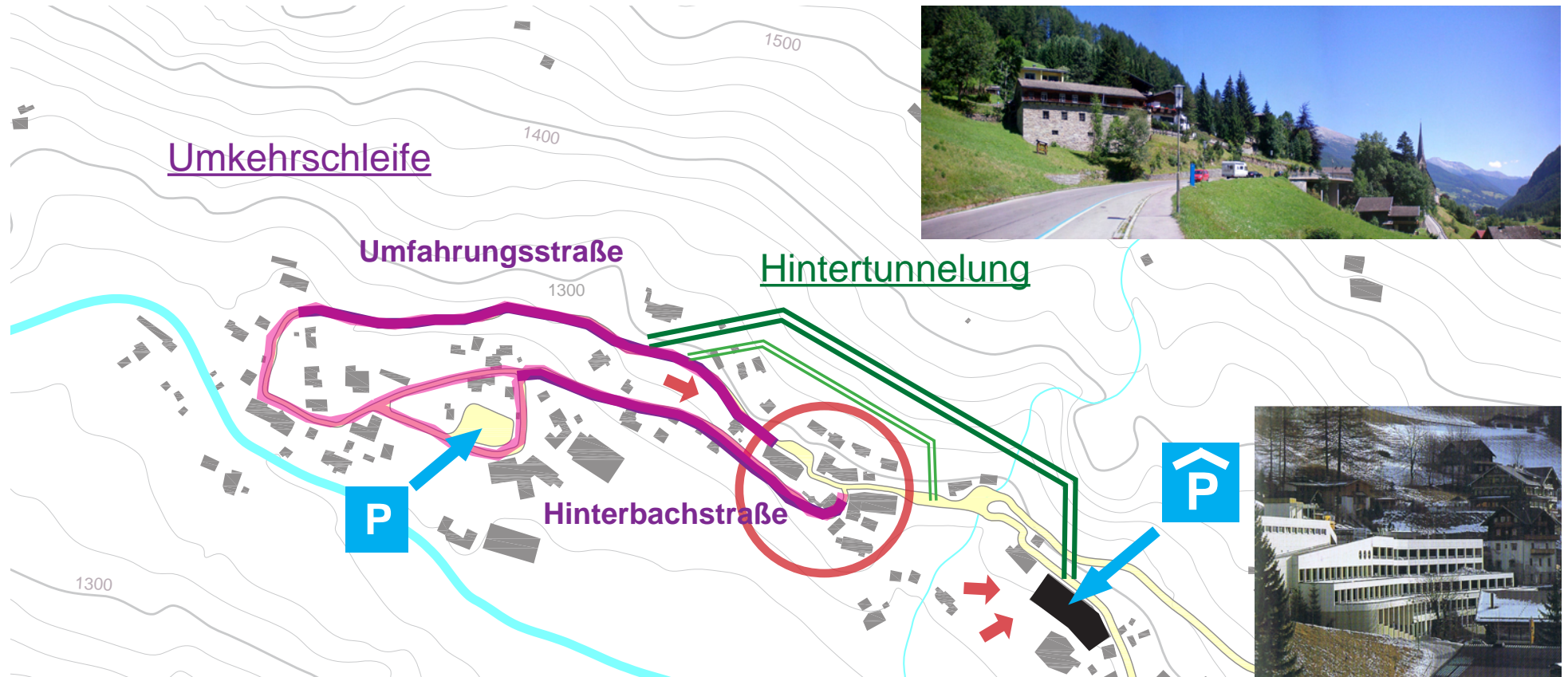
Verkehrsnetz



* nur in den Wintermonaten



Verkehrsnetz / Schwarzplan



Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Zentrum
Umkehrschleife
Parken



Hintertunnelung 1 > Entwurf
Hintertunnelung 2 > nur Parkhaus umgesetzt
Maßstab 1: 7 500



0 250 m

Blickrichtung ←

Analyse

Verkehrsnetz

Verkehrproblematik

Mit dem Ausbau von Gästebetten entstand ein massiver Mangel an Parkflächen und man sah sich gezwungen, zusätzliche Verkehrs- und Parkflächen herzustellen, was zur Veränderung dieser Situation führte.



1967 begann man mit der Trassierung einer Umkehrsscheife vom Ortszentrum in den Ortsteil Winkl, um das bestehende Verkehrssystem zu entlasten.

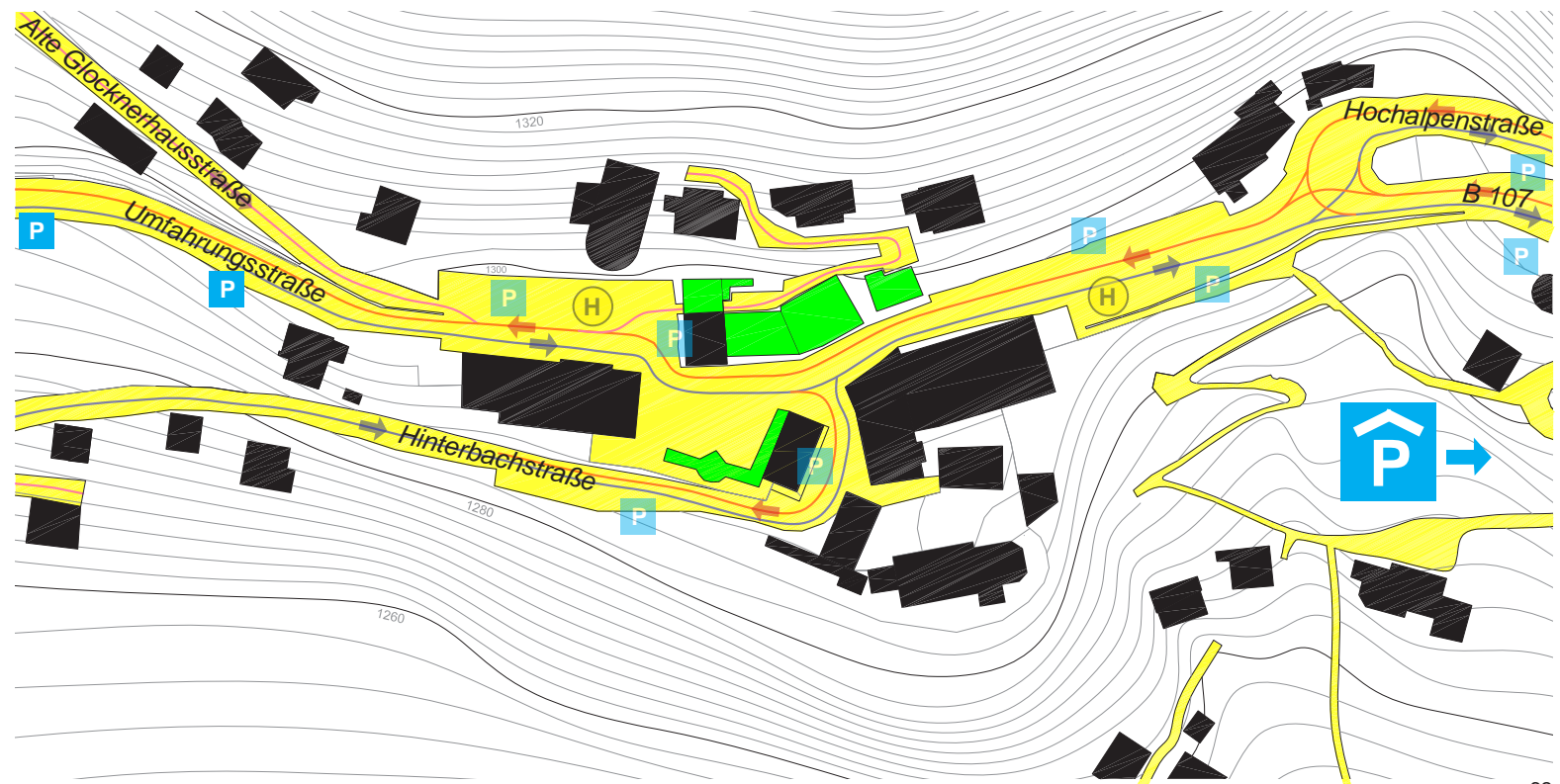
Weiters wurden auf dieser Umkehrschleife zusätzliche Parkflächen entlang der Umfahrungsstraße längs, und im Talboden in Form eines Parkplatzes installiert, um weitere Abstellmöglichkeiten anbieten zu können. Dieser Parkplatz wurde aufgrund seiner Asphaltierung „schwarzer Platz“ getauft.

In den 1980ern wurden Grundlagenforschungen zur Verkehrsverkehrsentlastung betrieben, wobei man schlussendlich ein Hintertunnelungsprojekt des Zentrums mit einem Parkhaus am östlichen Portal der Gemeinde favorisierte.

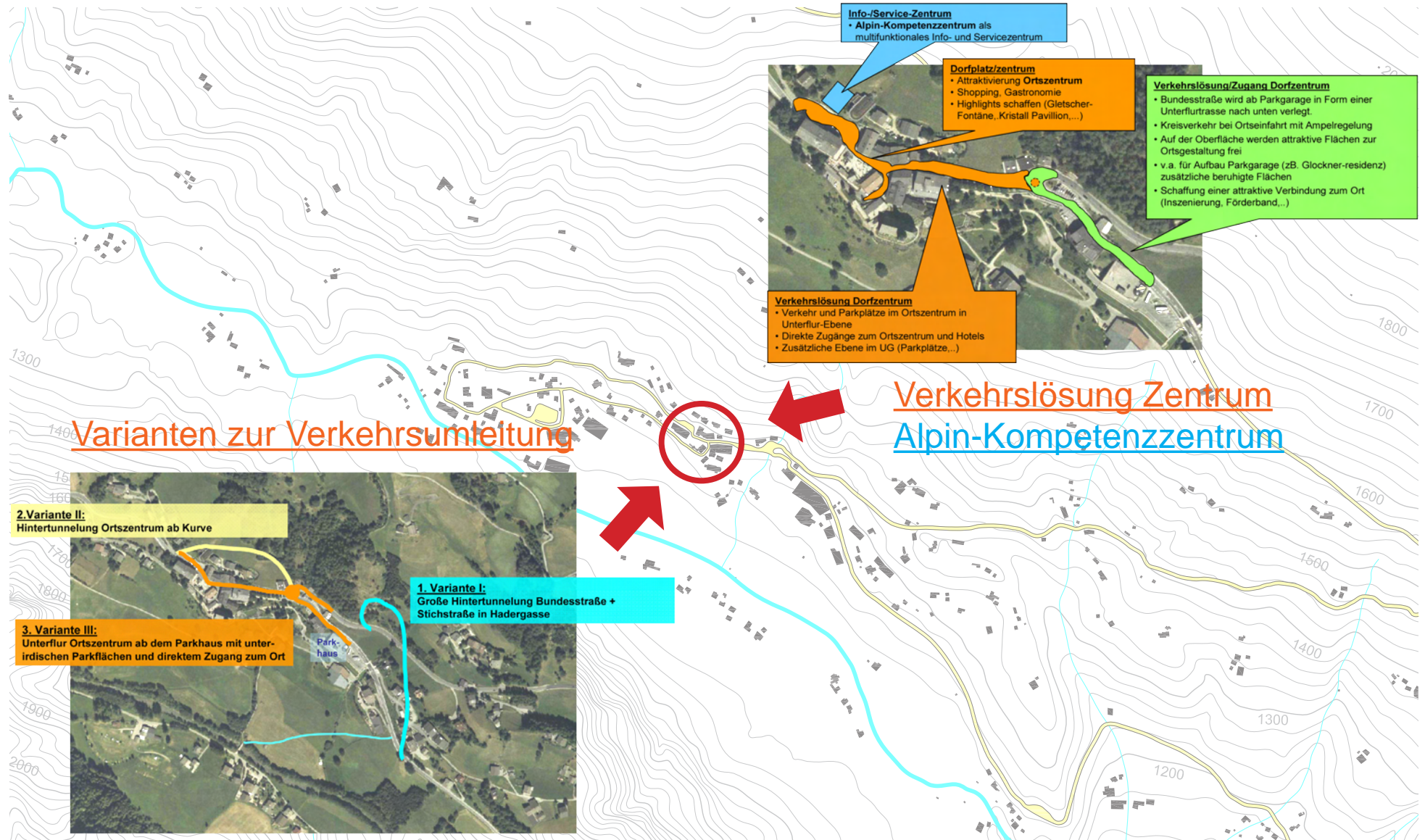
Teils aus Kostengründen, teils durch Widerstand aus der Bevölkerung konnte 1990 nur ein Parkhaus umgesetzt werden, das jedoch nur zum Teil fertig gestellt wurde und zudem noch zu weit vom Zentrum (circa 250 m Gehweg) situiert ist und mit seiner massiven Ausführung das Ortsbild zusätzlich stört.

Verkehrsnetz

- Verkehrsknoten 
- Fahrtrichtung 
- Fahrtrichtung 
- Fahrtrichtung 
- Bushaltestellen 
- Parkplätze 
- Parkgarage 



Masterplan 2009



Legende



Gewässer
 Verkehrsflächen
 Bebauung



Zentrum
 Maßstab 1: 15 000



Analyse

Zukunftsvisionen und Masterplan

Zukunftsvisionen

Aufgrund des immer stärker werdenden Bedarfs an zusätzlichen Betten wurden in der Vergangenheit und Gegenwart etwaige Hotelprojekte für das schon ohnehin hoch verdichtete Zentrum angedacht. Da der Betrieb der Bergbahnen im Winter teilweise nur zu circa 50% ausgelastet ist, wollen die Touristika noch weitere Betten installieren, um der Nachfrage an Betten folgen zu können.

Masterplan

In letzter Zeit wurde der Ruf nach Veränderung laut und eine Interessensgruppe aus den Bereichen Politik, Sport, Touristika, Gastronomie, Beherbergungsbetriebe und Bergbahnen begann an einem neuen Entwicklungskonzept zu arbeiten.

In diesem Masterplan wurde neben einer touristischen Veränderung auch die zuvor behandelte Verkehrsberuhigung angesprochen.

Anstatt eines Hintertunnelungsprojektes wurde eine Unterflurtrasse favorisiert, die bei genauerer Betrachtung mit einigen Schwierigkeiten verbunden wäre.

Weiters sollte ein in der Nähe der Lifтанlage platziertes Alpin-Kompetenzzentrum entstehen, das die Bereiche Sport, Medizin, Handel, Finanzen und Weiteres abdecken sollte. Ein Ziel dieses Masterplans war es auch, den Ort zum „Chamonix der Ostalpen“ zu machen.

Bauvisionen

Hotelprojekte

Bereits angedacht/geplant

In Planung

Zukunftsvision

Masterplan

Unterflurtrasse

Alpin-Kompetenzzentrum



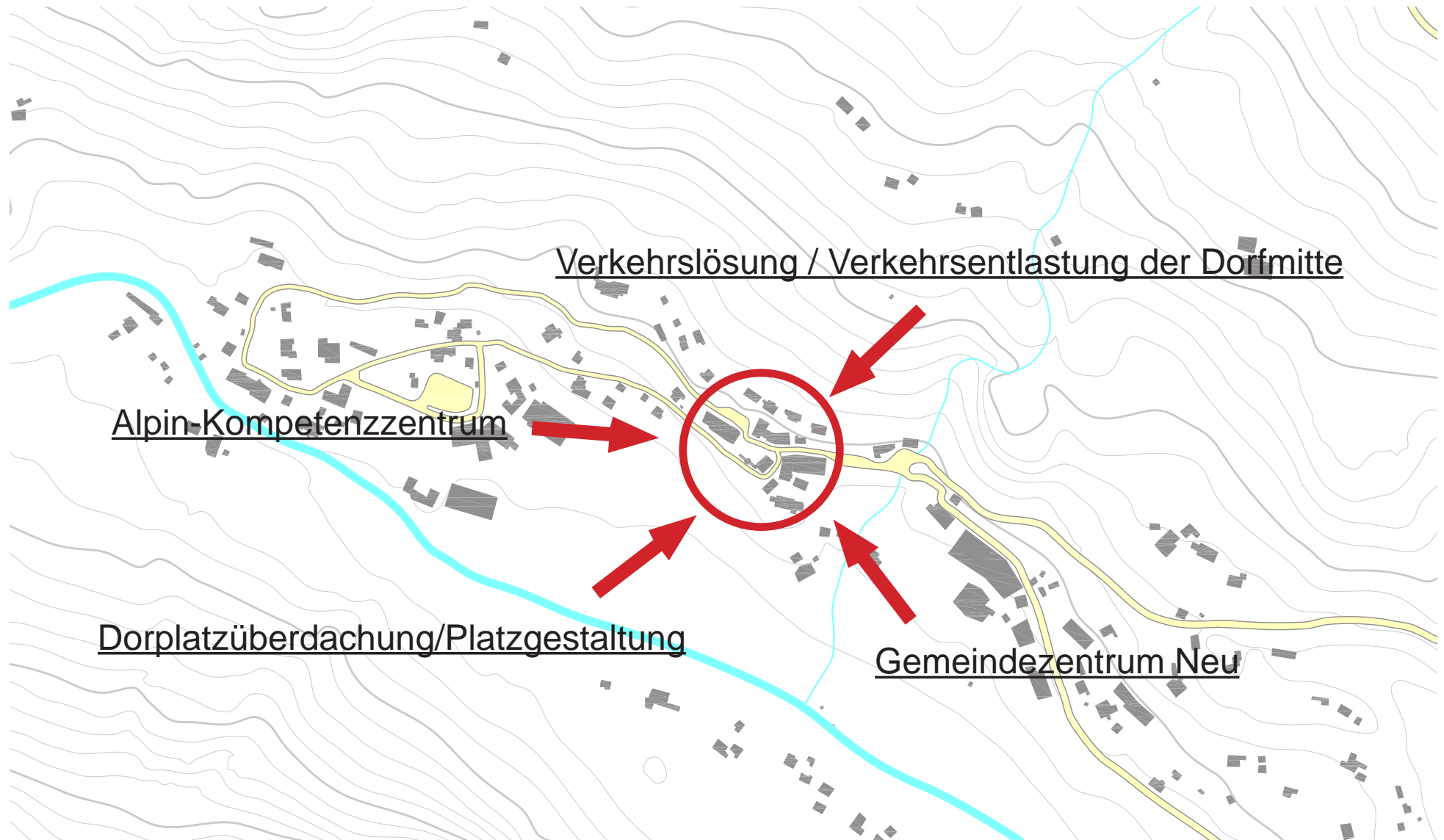


IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Konzept





Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Zentrum



Maßstab 1: 7 500



Konzept

Kernpunkte des Projektes

Die Hauptaufgaben der Projektes sind eine umfangreiche Verkehrslösung und eine damit verbundene Verkehrsentslastung der Dorfmitte, eine Neuinterpretation des Gemeindezentrums mit neuem Veranstaltungssaal, das Alpin-Kompetenzzentrum und eine Umgestaltung der Plätze, wobei eine neue Überdachung des Dorfplatzes mitüberlegt wird.

Verkehrslösung / Verkehrsentslastung der Dorfmitte

Hier ist darauf zu achten, dass die Besucher der Direktionen Salzburg oder Kärnten, gleichberechtigt sind. Sie sollten dabei in das neue Verkehrsleitsystem an der gleichen Stelle einfließen. Des weiteren werden neue Verkehrsknoten installiert, die in Form eines Kreisverkehrs diese Stellen markieren und einen besseren Verkehrsfluss ermöglichen sollen. Umfassend sollte das Gesamtkonzept für den Verkehr eine Kombination aus Kreisverkehre, Hintertunnelung und Unterflurparkebene sein. Dabei wird auf alte Hintertunnelungsprojekte und den aktuellen Masterplan eingegangen, die als Vorlage für das neue Verkehrssystem dienen.

Gemeindezentrum Neu

Die Hauptnutzungen dieses Zentrums sind für das Gemeindeamt und einen Veranstaltungssaal vorgesehen. Weiters sollen Gastronomie und Handel ebenfalls integriert werden. Die Hauptnutzungen sollen optisch und formal getrennt bleiben. Gegenüber dem Altbestand sollten diese Nutzungen umgedreht werden, um eine Vergrößerung des Veranstaltungssaales ermöglichen zu können. Dabei muss aus Platzgründen, das Gebäude der Bank in die Neugestaltung integriert werden, um somit das Volumen des Gemeindezentrums vergrößern zu können. Das Tourismusbüro beziehungsweise die Tourismusinformation des Altbestandes sollte in das Alpin-Kompetenzzentrum integriert werden, wobei eine Infonische erhalten bleiben soll um den von Osten kommenden Gast nicht benachteiligen zu müssen.

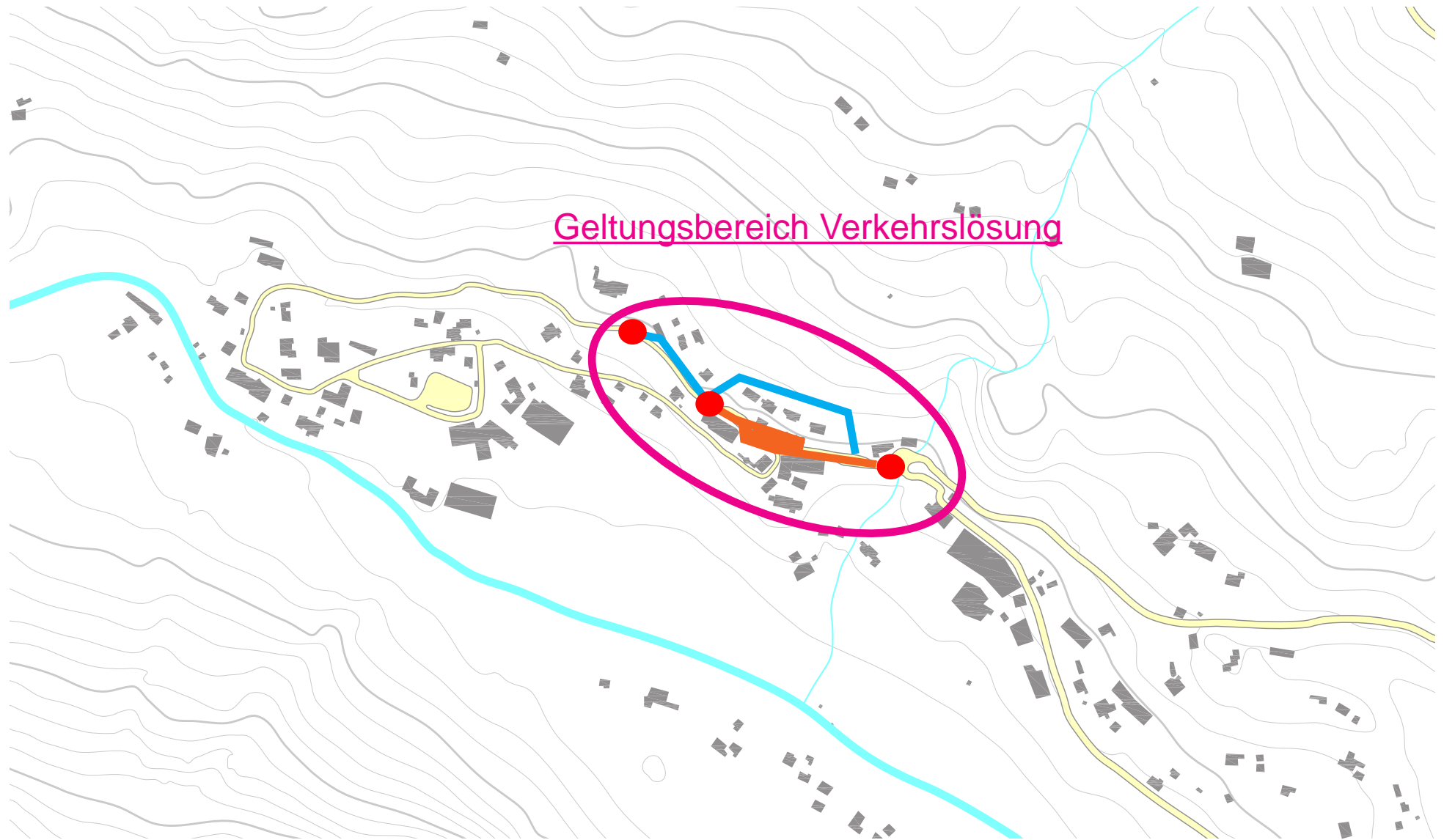
Alpin-Kompetenzzentrum

Das aus dem Masterplan herauskristallisierte Alpin-Kompetenzzentrum sollte unter anderem Raum für Information, Sport, Handel, Medizin und Gastronomie bereitstellen. Genauer betrachtet handelt es sich hier um Bergführerbüro, Skischulbüro, Tourismusbüro, Sportartikelgeschäft mit Service, Arzt, einer eventuellen Indoor-Klettermöglichkeit und Gastronomie für Après Ski oder ähnlichem. Das Gebäude steht dabei in engen Kontakt zum Altbestand der Seilbahnstation und muss deshalb auf diese abgestimmt werden. Da das Dach des Alpin-Kompetenzzentrum zugleich Auslauf der dort im Winter befindlichen Skipiste ist, entsteht dabei ein neues Plateau, das als neuer Platz betrachtet werden muss und als solcher auch in Szene gebracht werden sollte.

Dorfplatzüberdachung/Platzgestaltung

Die Plätze werden zum Teil von den Erschließungselementen des neuen Verkehrsleitsystems beeinflusst. Zusätzlich wird ein neues Wegenetz installiert, was den Gast durch die neu geschaffene Baustruktur leiten sollte. Eine neue Dorfplatzüberdachung sollte die vorrangigen Akustikprobleme des Alten Systems aufheben. Die Überdachung sollte ein mobiles Element sein, das jederzeit verwendbar ist. Das Platzgefüge darf im Vergleich zur jetzigen Situation nicht negativ beeinflusst werden. Die Neustrukturierung der Platzoberfläche sollte auf das neue Wegenetz und die neuen Bauelemente eingehen. Die Platzgrenzen werden dabei markiert und trennen die Flächen voneinander ab.

Verkehrslösung / Verkehrsentslastung der Dorfmitte



Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Geltungsbereich
Hintertunnelung Neu
Unterflurparkebene



Kreisverkehr
Maßstab 1: 7 500



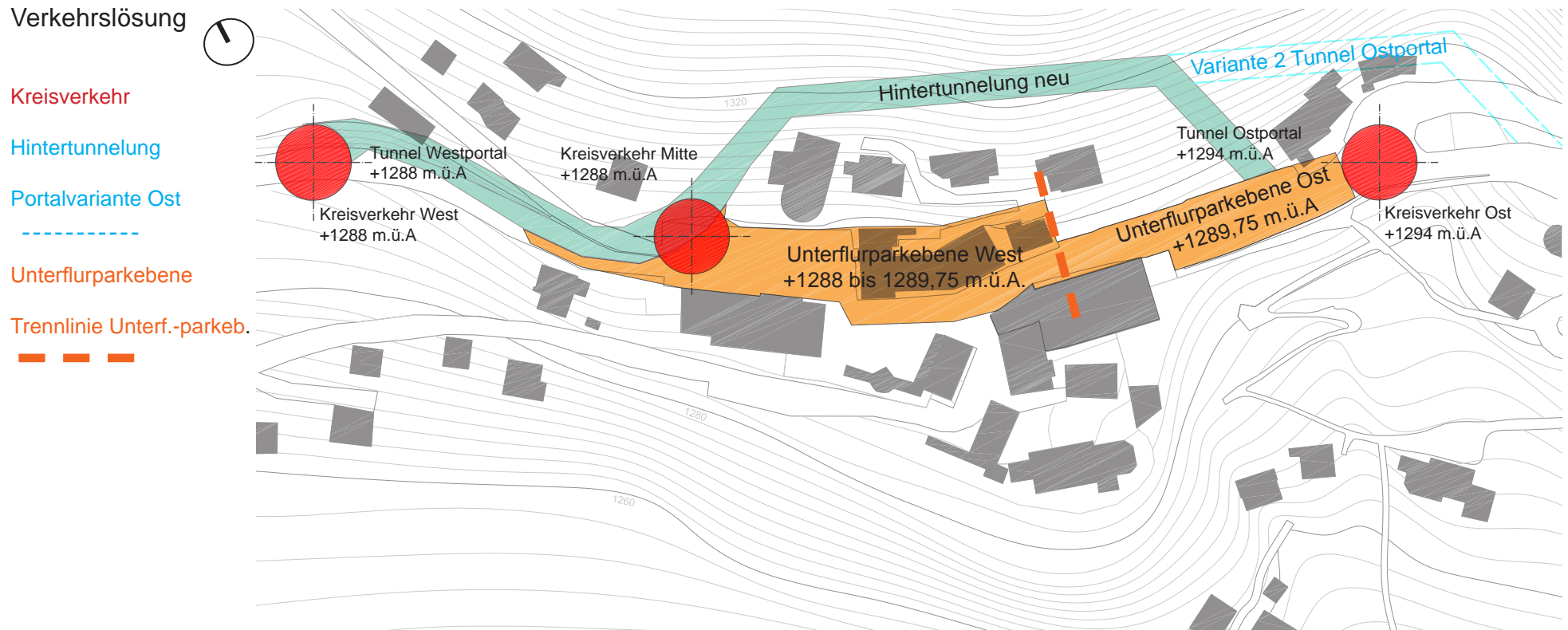
Konzept

Verkehrslösung / Verkehrsentslastung der Dorfmitte

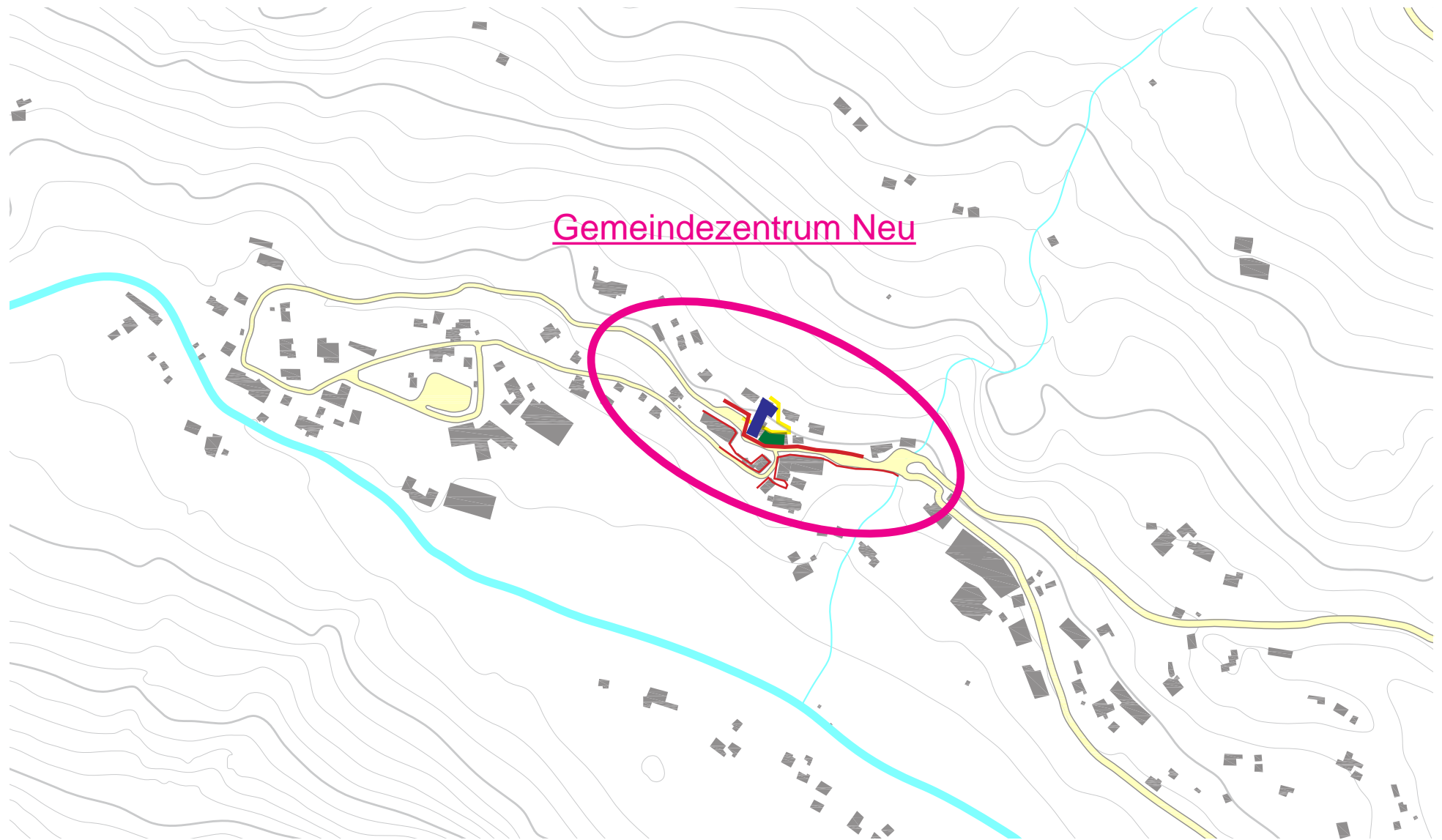
Eine Kombination aus Kreisverkehren und einer Hintertunnelung sollte dafür sorgen, dass die Verkehrsbelastung erheblich reduziert wird. Zusätzliche Parkflächen sollen durch eine Unterflurparkebene geschaffen werden. Das Tunnelportal Ost wird nach dem Kreisverkehr Ost vorgeschlagen, da die Variante 2 Tunnel Ostportal den Besucher, der von Salzburg über die Großglockner Hochalpenstraße ankommt, gravierend benachteiligen würde. Somit sind beide Besucher, egal von wo kommend, gleichberechtigt. Der Kreisverkehr Mitte, welcher unter Tage ist, sollte die für PKW vorgesehene Parkebene beschicken und somit einen harmonischen Verkehrsfluss ermöglichen. Da der Grundriss der Unterflurparkebene Ost wirtschaftlich nicht geeignet ist, wird diese Ebene nur als Variante angedacht und dient nur als Vorschlag für eine eventuelle Hotelenerweiterung in diesem Bereich. Der Kreisverkehr West sollte dazu dienen, den bestehenden Anrainerverkehr, vor allem vom Zentrum und von der Alten Glocknerhausstraße kommend, in das neue Verkehrsleitsystem einzuleiten.

Durch diese Maßnahmen sollte das Zentrum von der Höhe Tunnel Ostportal bis Höhe Kreisverkehr Mitte vom Individualverkehr befreit sein und nur von den Anrainern, Lieferanten und dem öffentlichen Omnibuslinien inklusive Skibus befahren werden dürfen.

Verkehrslösung









Gemeindezentrum Neu





Legende



Gewässer 
Verkehrsflächen 
Bebauung 

Geltungsbereich 
Hotel in Planung 
Gemeindezentrum Neu 

Straßenfluchten 
Maßstab 1: 7 500
 0 250 m

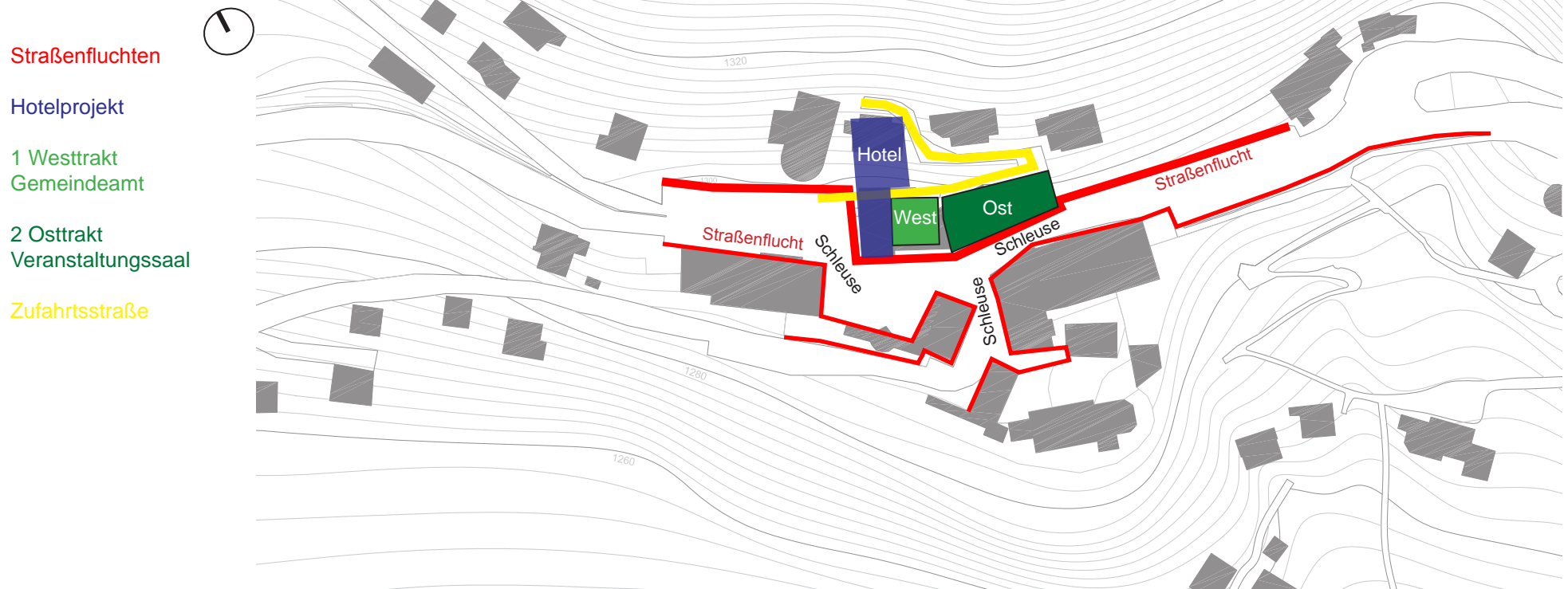
Konzept

Gemeindezentrum Neu

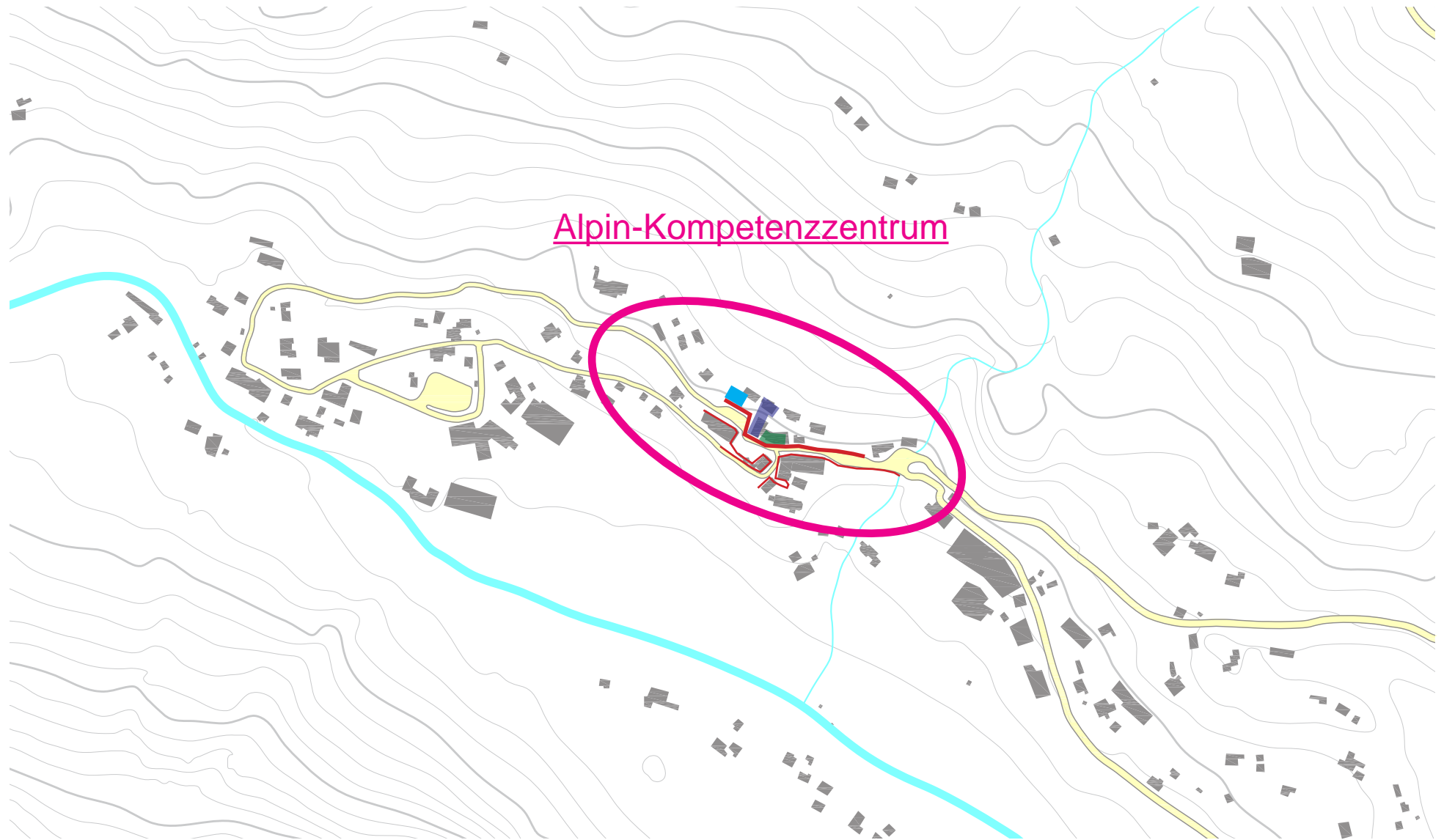
Die Straßenfluchten des Bestandes müssen vorwiegend beibehalten werden, da eine Erweiterung in den Straßenraum eine zusätzliche Verengung der bestehenden Schleusen erwirken, und die Erschließung durch öffentlichen Verkehrsmittel stärker in Mitleidenschaft ziehen würde.

Das aktuelle Gemeindezentrum besteht aus 2 Haupttrakten, die in Gemeindeamt und Dorfsaal getrennt werden. Diese Funktionen werden auch in das neue Konzept übernommen, wobei diese Gebäudefunktionen um 180 Grad gedreht werden, da im Westtrakt des bestehenden Gebäudekomplexes ein Hotelprojekt integriert werden sollte. Dies gibt den Grund zum Anlass, dass man den Veranstaltungssaal in die östliche Hälfte setzt, um späteren Komplikationen wegen Lärmbelästigung entgegen zu wirken. Zusätzlich verbessert sich dazu die Beschickung des neuen Saales, da im Norden eine Zufahrtsstraße, welche zu den oberhalb liegenden Anrainergebäuden führt, liegt. Die Trakte sollen im Erdgeschoß Gastronomie, Handel, öffentliche WC Anlage und eine Bank beinhalten. Im Obergeschoß sollen die Hauptfunktionen wie Gemeindeamt und Veranstaltungssaal integriert sein. Die Aussenhülle sollte eine Trennung zwischen Amtsbetrieb und Veranstaltung symbolisieren, damit die Funktion eventuell leichter erkennbar ist. Neben der klaren Trennung der beiden Bereiche sollte trotzdem der Bezug zur Umgebung hergestellt werden und ein Dialog zwischen Neuem und Altem bestehen. Die Form der neuen Architektur sollte eine junge, moderne Sprache haben, da ein Bekämpfen des bestehenden Pseudoalpinstils anzustreben ist.

Gemeindezentrum Neu



Alpin-Kompetenzzentrum



Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Geltungsbereich
Hotel in Planung
Gemeindezentrum Neu



Straßenfluchten
Alpin-Kompetenzzentrum
Maßstab 1: 7 500

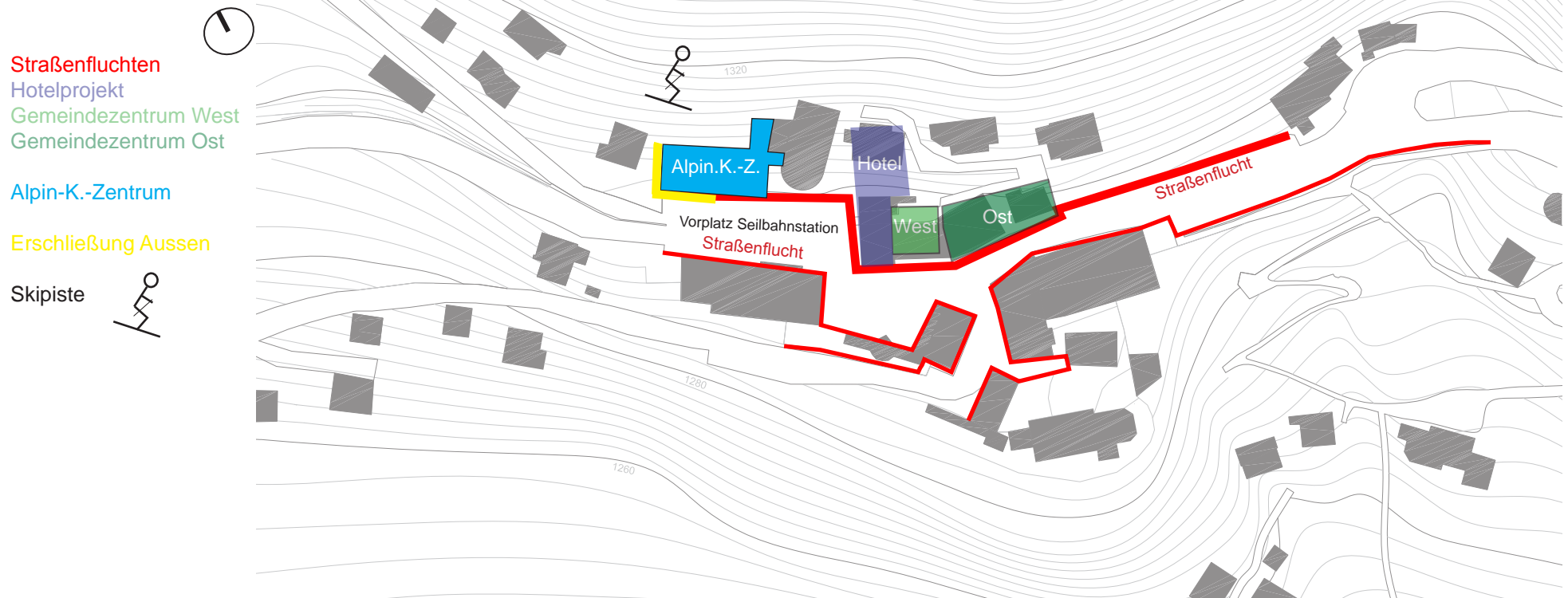


Konzept

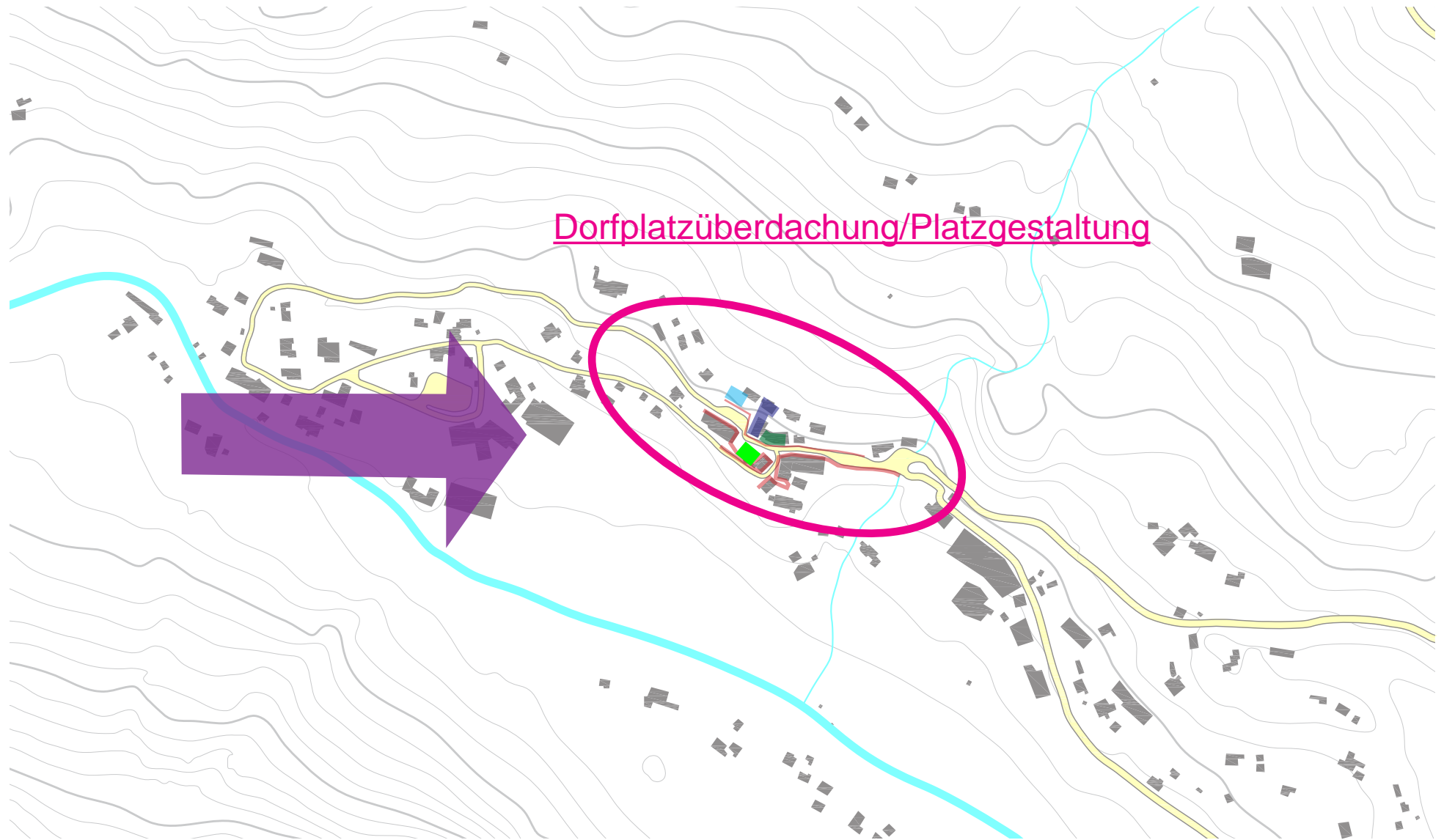
Alpin-Kompetenzzentrum

Das Gebäude ist in der Baulücke westlich der Seilbahnstation situiert und beinhaltet den Großteil der touristischen Serviceeinrichtungen. Hauptaspekte sind neben der Innenraumausstattung auch das neue Plateau, welches als zusätzliche Platzebene in Betracht gezogen werden sollte. Der Gast erhält dadurch eine neue Aussichtsperspektive und bekommt dabei einen neuen Überblick über das Ortsgefüge und der umliegenden Bergkulisse. Das Plateau sollte unter anderem im Winter als Après Ski Ebene, und im Sommer als Aussichtsterrasse dienen. Die Nutzungen werden in 3 Ebenen untergebracht, wobei das unterste Geschoß mit der Eingangshalle der bestehenden Seilbahnstation in Verbindung steht. Es sollten Bergführerbüro, Skischulbüro, Tourismusbüro, Sportartikelgeschäft mit Service, Arzt, eine eventuelle Indoor-Klettermöglichkeit und Gastronomie im Inneren des Gebäudes integriert sein. Die Erschließung vom Vorplatz der Seilbahnstation zum neuen Plateau sollte auch in der Fassade ersichtlich sein und somit ein Teil der Platzgestaltung werden.

Alpin-Kompetenzzentrum



Dorfplatzüberdachung/Platzgestaltung



Dorfplatzüberdachung/Platzgestaltung

Legende



Gewässer
Verkehrsflächen
Bebauung



Geltungsbereich
Hotel in Planung
Gemeindezentrum Neu



Straßenfluchten
Alpin-Kompetenzzentrum
Hauptwindrichtung



Dorfplatzüberdachung

Maßstab 1: 7500

0

250 m



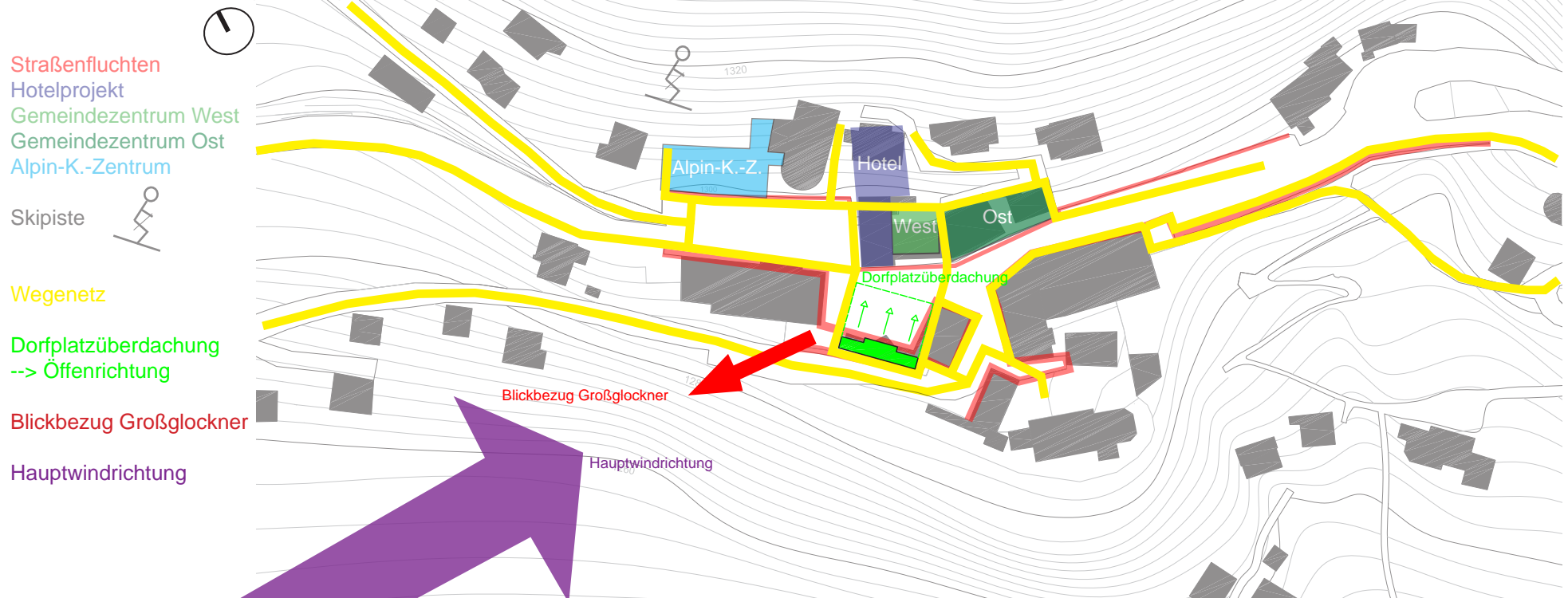
Konzept

Dorfplatzüberdachung/ Platzgestaltung

Aufgrund der Hauptwindrichtung, die sich von Westen auf das Ortszentrum auswirkt, ist die bestehende Ausrichtung des Dorfplatzes als funktionstüchtig zu bewerten. Die Ankunft des Gastes ,beziehungsweise des Besuchers, ist von Osten oder Westen zu erwarten. Dadurch sollte die Bühne am südlichen Rand des Platzes bestehen bleiben, damit der Zuschauer, egal von wo kommend, gleichberechtigt ist. Diese Bühne ist dadurch von plötzlichen Wetterumstürzen geschützt und bietet zusätzlich einen durchgehenden Sonnenschutz für die Sommermonate.

Die Dorfplatzüberdachung sollte ein Element sein, dass an der südlichen Kante des Dorfplatzes situiert ist. Bei Verwendung könnte das Element in Richtung Norden ausgefahren werden und überdacht somit den Großteil des Platzes stützenfrei. Das Element sollte über ein umgestaltetes Musikpavillon gestülpt werden, um akustischen Nachteilen entgegen zu wirken. Dieses Überdachungssystem markiert somit den Hauptplatz der Gemeinde, wobei der Blickbezug zum höchsten Gebirgsmassiv im Westen, bei geschlossenen Zustand, nicht gestört werden sollte. Neben dem neuen Überdachungssystem bilden einzelne Erschließungselemente des neuen Verkehrsleitsystems, raumbildende Objekte, die zur Entwicklung eines neuen Wegenetzes zwischen neuen und alten Baustrukturen beitragen. Dem Gast sollte es möglich sein, einen vorgeschlagenen Weg aufnehmen zu können, um die interessante Welt des Kirchenweilers genauer in Betracht nehmen zu können.

Dorfplatzüberdachung/ Platzgestaltung





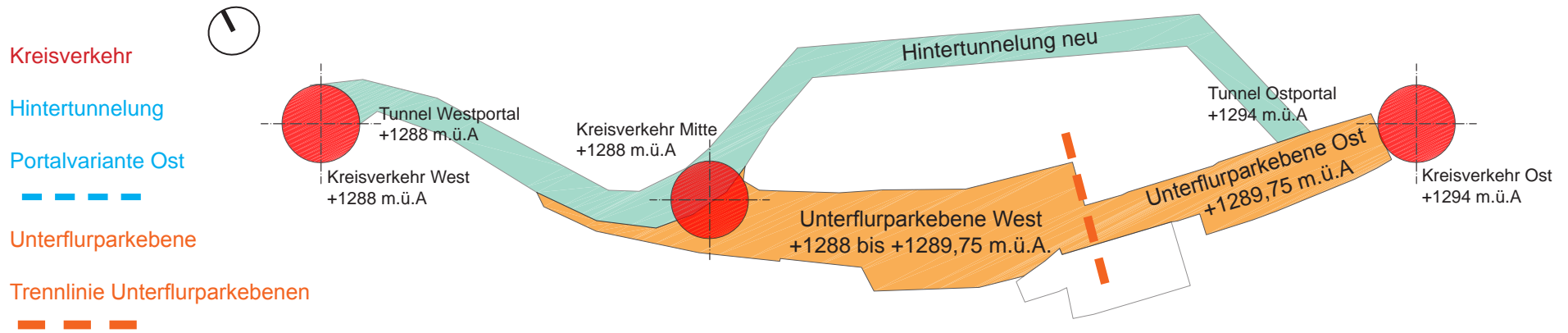
IM ZENTRUM ALPINER DORFSTRUKTUR

Hannes Bernhardt

Entwurf

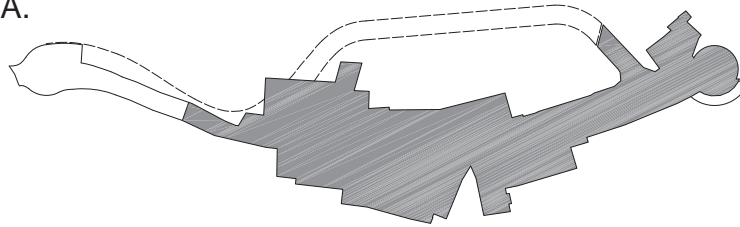


Konzept Verkehrslösung

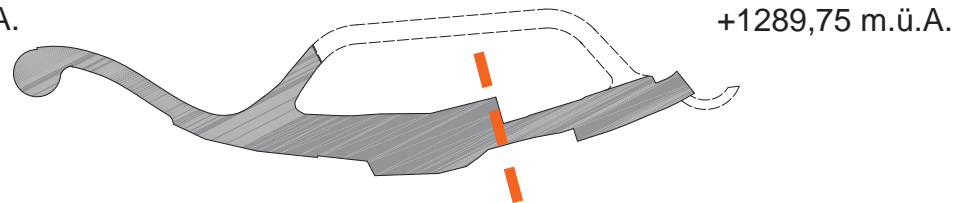


Grundrisschema

Grundriss Platzniveau
+1294 m.ü.A.



Grundriss Unterflurparkebene West1 / Ost
+1288 m.ü.A.



Grundriss Unterflurparkebene West 2
+1284,5 m.ü.A.



Entwurf

Verkehrslösung / Verkehrsentslastung der Dorfmitte

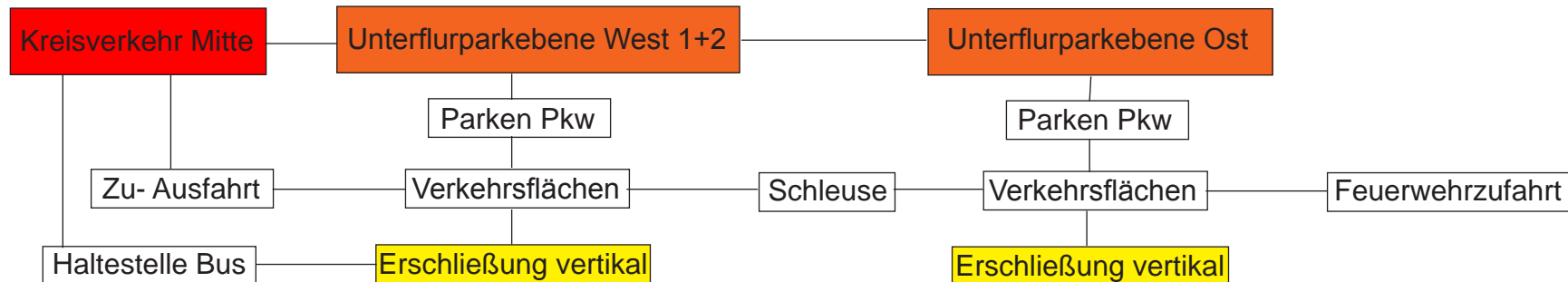
Entwurfsgedanke

Das neue Verkehrsleitsystem wurde zum größten Teil unter Tage ausgeführt, um das sensible Ortsbild nicht negativ beeinflussen zu müssen. Als Landmark werden die Kreisverkehre in Anspruch genommen, welche das Leitsystem markieren und den Besucher eine leichtere Orientierung ermöglichen. Weiters sind diese Kreisverkehre für den Verkehrsfluss harmonischer. Der Gast kann sich hier besser für eine Richtungsänderung entscheiden als vergleichsweise bei einer normalen vorrangeregulierten Kreuzung.

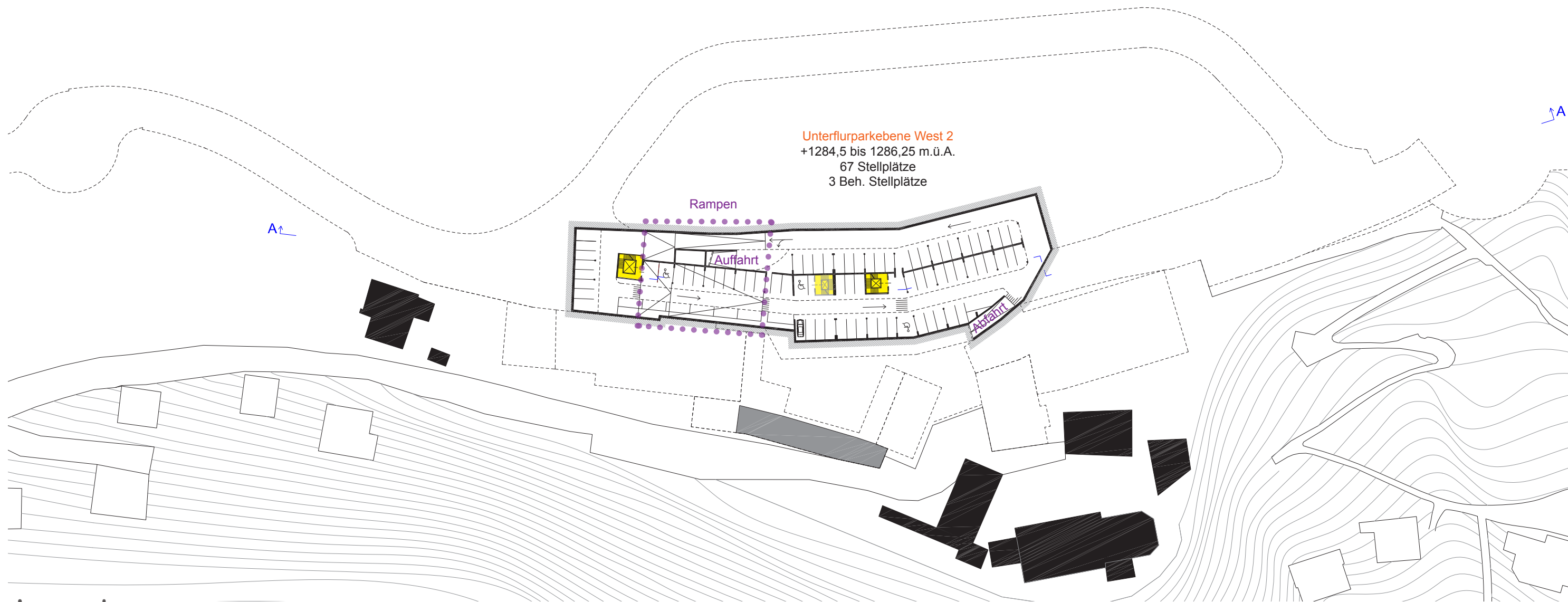
Die Unterflurparkebene wird in eine West- und eine Osthälfte geteilt. Die Unterflurparkebene West wird in zwei Geschosse übereinander geteilt, da es sich hier empfiehlt weitere Abstellflächen zu installieren. Im westliche Teil der Unterflurparkebene West wird eine Raumlichte von fünf Metern angestrebt, da hier der Schwerverkehr durchgeleitet werden muss. Ansonsten wird die Unterflurparkebene West Richtung Ost auf drei Meter Raumlichte verjüngt, um Volumen zu sparen. Die Unterflurparkebene Ost ist aus wirtschaftlicher Sicht weniger rentabler, da sie durch ihre längliche Grundrissform weniger Parkflächen bietet als die westliche Parkebene. Die Beschickung der Unterflurparkebene erfolgt durch den unterirdischen Kreisverkehr Mitte, welcher die Zu- und Ausfahrt ermöglichen sollte. Am östlichen Rand der Unterflurtrasse Ost wird lediglich eine Feuerwehrrampe installiert, da die topografischen und wetterbedingten Verhältnisse eine reguläre Einfahrt hier nicht zulassen würden.

Die Erschließung von der Unterflurtrasse auf die Platzebene erfolgt an drei Orten, wobei ein Viertel für die separate Erschließung eines eventuellen Hotelneubaues angedacht wäre. Im westlichen Bereich des Unterflurparkebene West werden Bushaltstellen installiert, wobei die Ebene in diesem Abschnitt einen Bezug nach draußen hat. Dieser Abschnitt wird als Panoramagaleries ausgeführt und soll den Blick auf den höchsten Berg Österreichs ermöglichen.

Funktionsschema Unterflurparkebenen



Grundriss Unterflurparkebene West 2 M 1: 1 000



Legende



Erschließung vertikal



Rampen



Bebauung Bestand



Maßstab

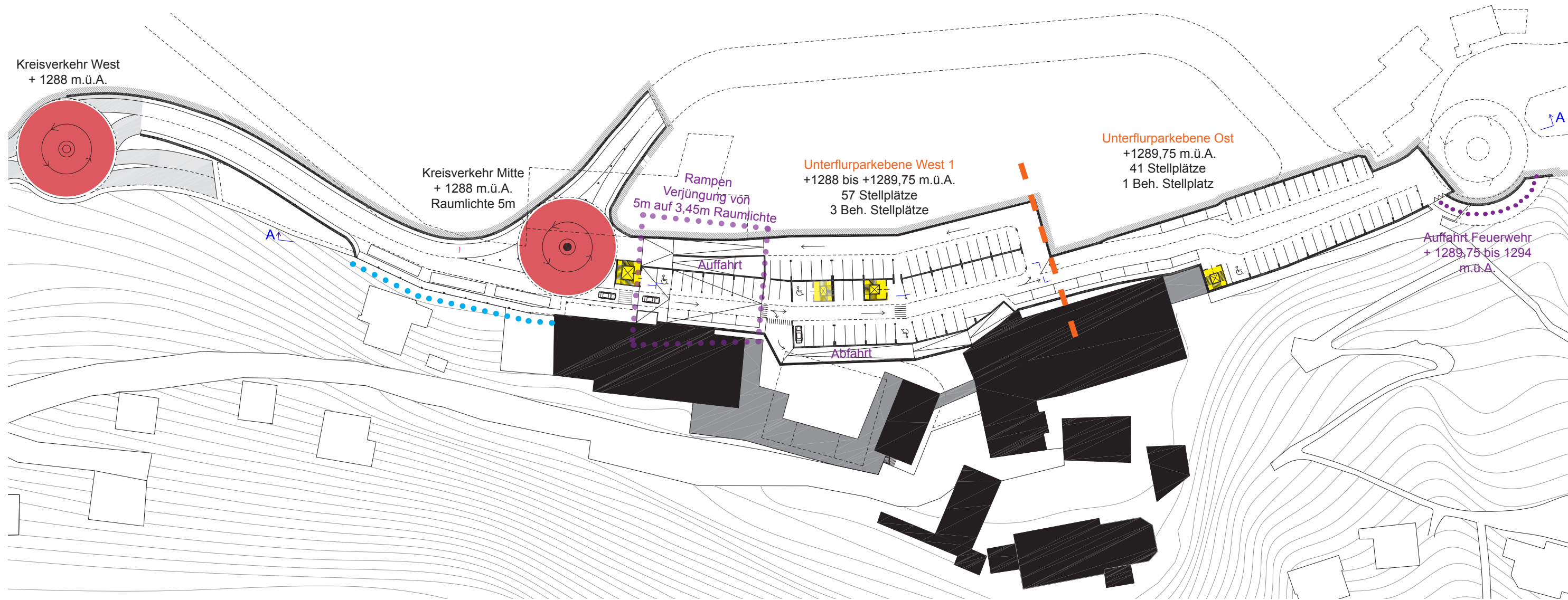
1: 1 000

0



50 m

Grundriss Unterflurparkebene West / Ost M 1: 1 000



Legende



Erschließung vertikal
Teilung
Bebauung Bestand

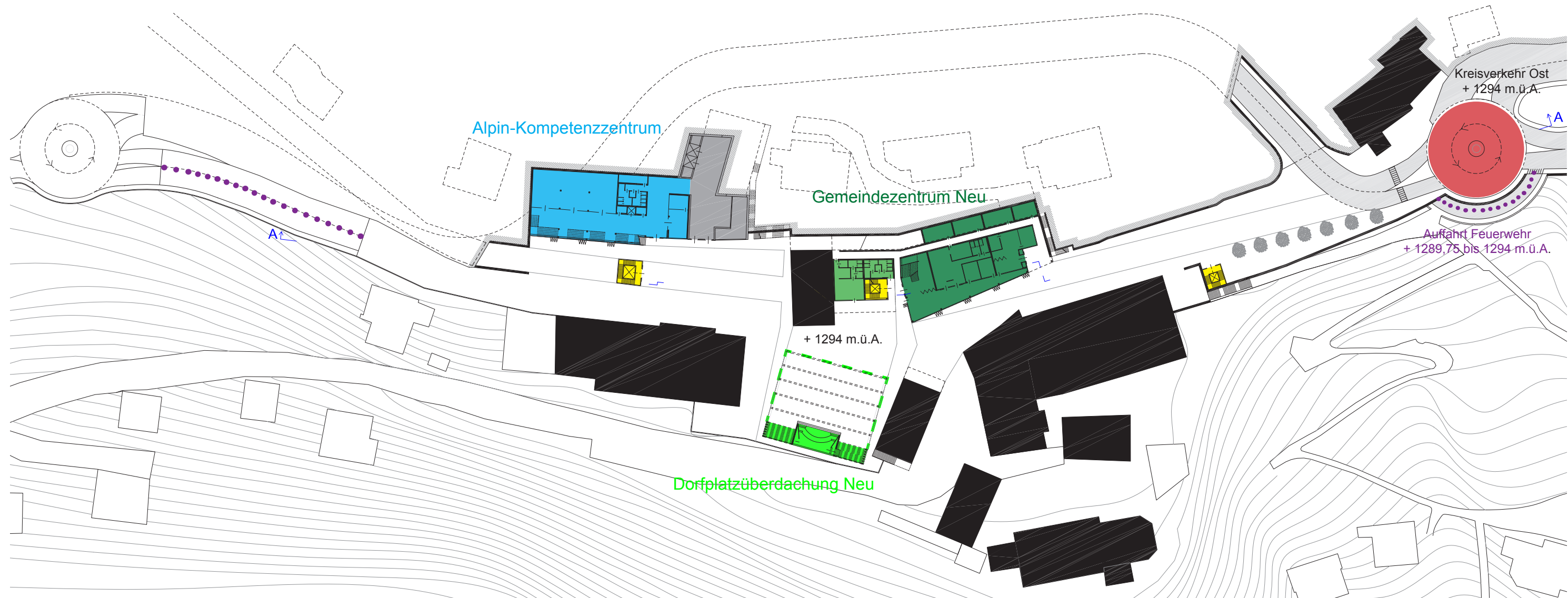


Panoramagaleries
Rampen
Kreisverkehr



Maßstab 1: 1 000





Legende



Erschließung vertikal
Gemeindezentr. Neu
Bebauung Bestand



Alpin.-K.-zentrum
Dorfplatzüberdach.
Rampen

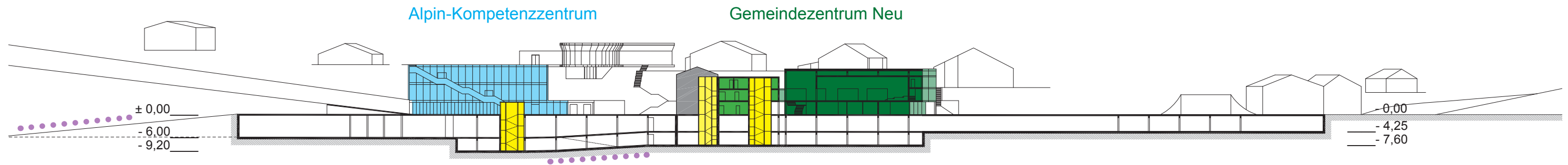


Maßstab 1: 1 000



Schnitt A-A M 1: 1 000

± 0,00 = + 1294 m.ü.A.



Legende

Erschließung vertikal
Gemeindezentr. Neu
Bebauung Bestand



Alpin.-K.-zentrum

Rampen

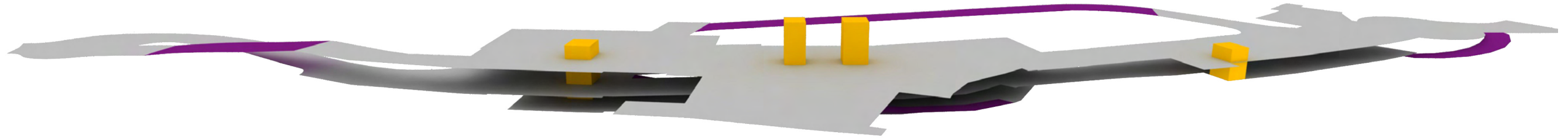


Maßstab 1: 1 000

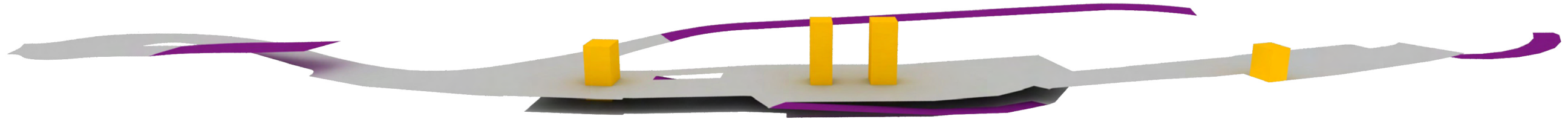


Schema Erschließung

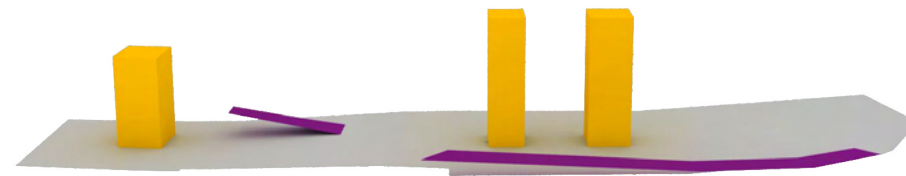
Platzniveau



Unterflurparkebene West 1/ Ost



Unterflurparkebene West 2



Legende

Erschließung vertikal



Rampen



Ebene



Konzept Gemeindezentrum Neu

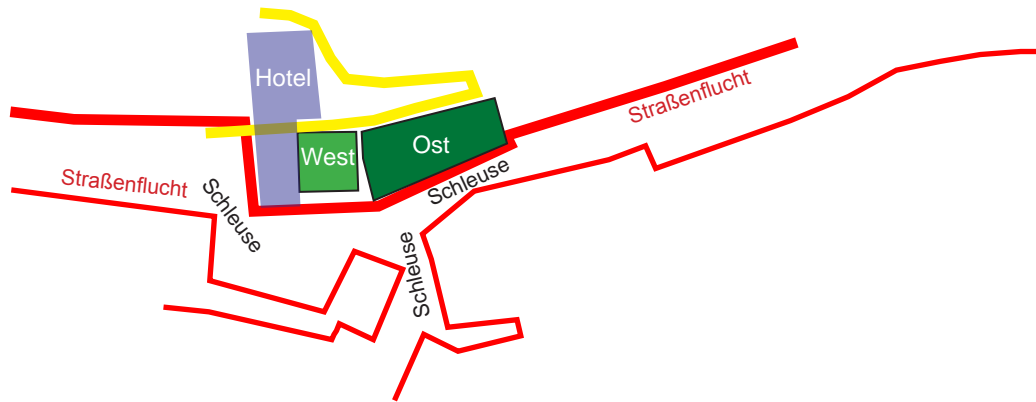
Straßenfluchten

Hotelprojekt

1 Westtrakt
Gemeindeamt

2 Osttrakt
Veranstaltungssaal

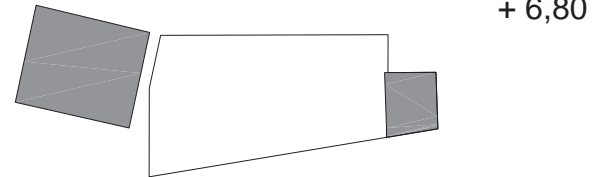
Zufahrtsstraße



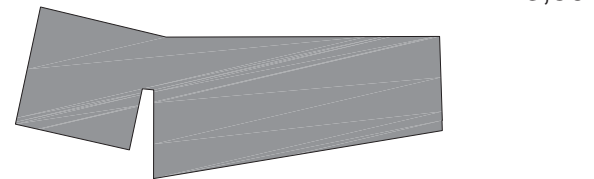
Grundrisschema



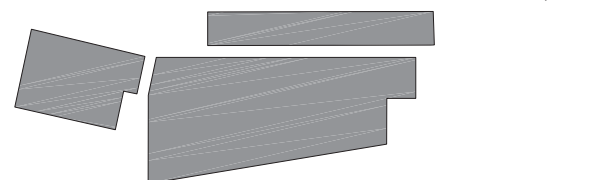
Grundriss 2. Obergeschoß
+ 6,50



Grundriss 1. Obergeschoß
+ 3,50



Grundriss Erdgeschoß
± 0,00 = +1294 m.ü.A.



Entwurf

Gemeindezentrum Neu

Entwurfsgedanke

Die städtebaulichen Straßenfluchtachsen werden zum Großteil vom Bestand übernommen, wobei eine Symmetrie zu dem statischen Konzept der Unterflurparkebene besteht. Der dadurch entstandene Stützenraster wird in den Grundriss des neuen Gemeindezentrums übernommen, und gibt eine gewisse Raumteilung vor.

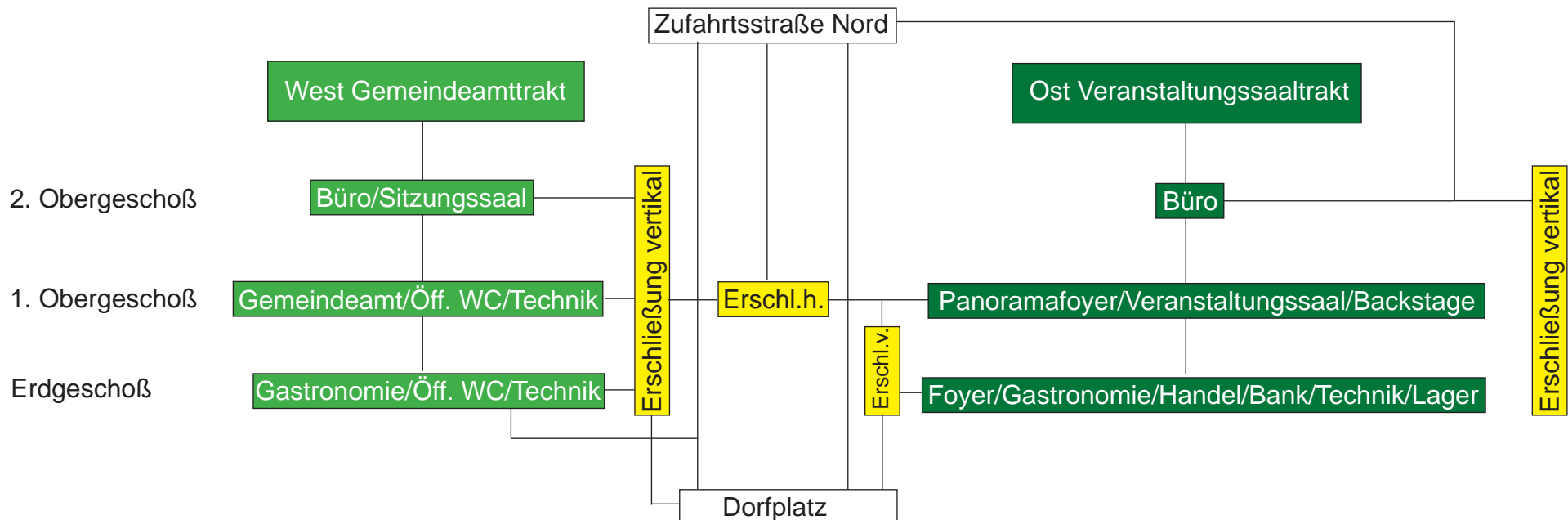
Die Vertikalerschließung der Unterflurparkebenen wird in den neuen Gemeindeamtstrakt integriert. Zusätzlich besteht eine Verbindung im ersten Obergeschoß zwischen Gemeindeamtstrakt und Veranstaltungssaaltrakt, um eine barrierefreie Erschließung in alle Ebenen ermöglichen zu können.

Wegen der annähernd gleichen Nutzung sollten die Raumlichten im Erdgeschoß auch die selben sein und erst in den höheren Geschossen unterschiedlich ausgeführt werden. Der Gemeindeamtstrakt soll eine opake Hülle mit gerichteten transparenten Flächen sein, hingegen der östliche Veranstaltungssaaltrakt eine transparente beziehungsweise halbtransparente Hülle haben sollte. Weiters könnte das Erdgeschoß des Veranstaltungssaaltraktes eine funktionale Fassade besitzen, welche in den Sommermonaten zu öffnen wäre und damit ein Bezug zum Aussenraum hergestellt würde.

Im 1. Obergeschoß dieses Traktes befindet sich der Veranstaltungssaal welcher ein Raum im Raum ist und mit einem Panoramafoyer den Bezug zu der Berkulisse eingehen sollte.

Ein Flachdachabschluss wird neben der Fassade für neue architektonische Akzente sorgen um einen Gegensatz aber vielleicht auch einen Dialog zwischen der bestehenden Dachlandschaft ermöglichen zu können.

Raumprogramm Gemeindezentrum Neu



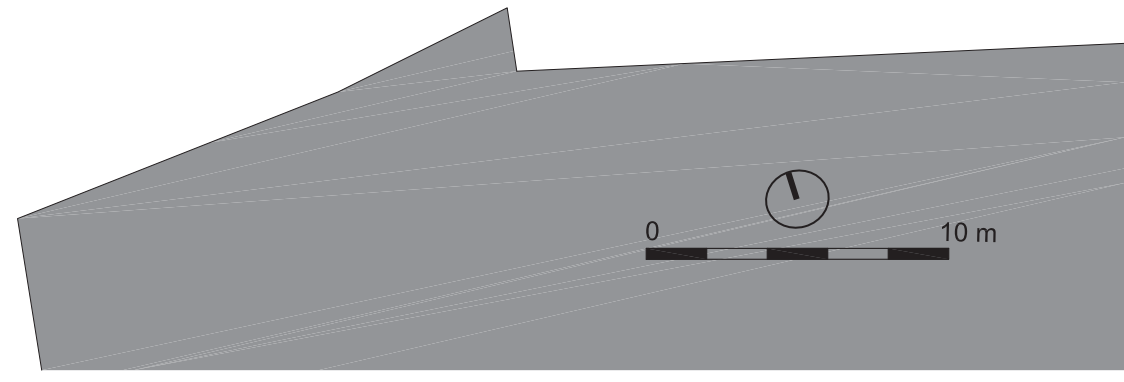
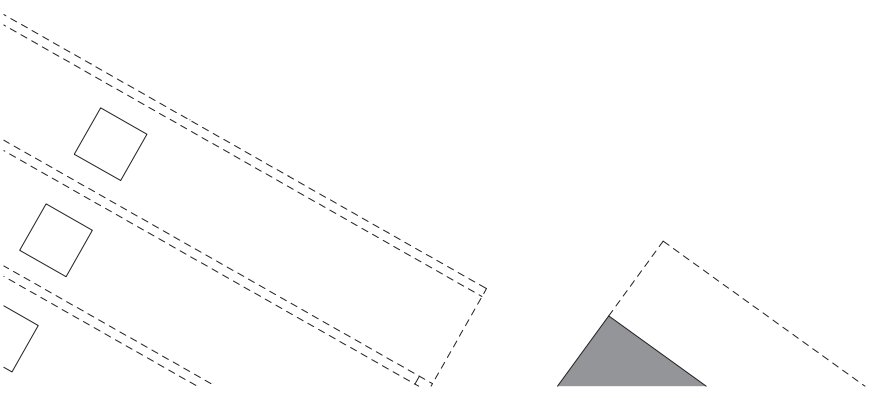
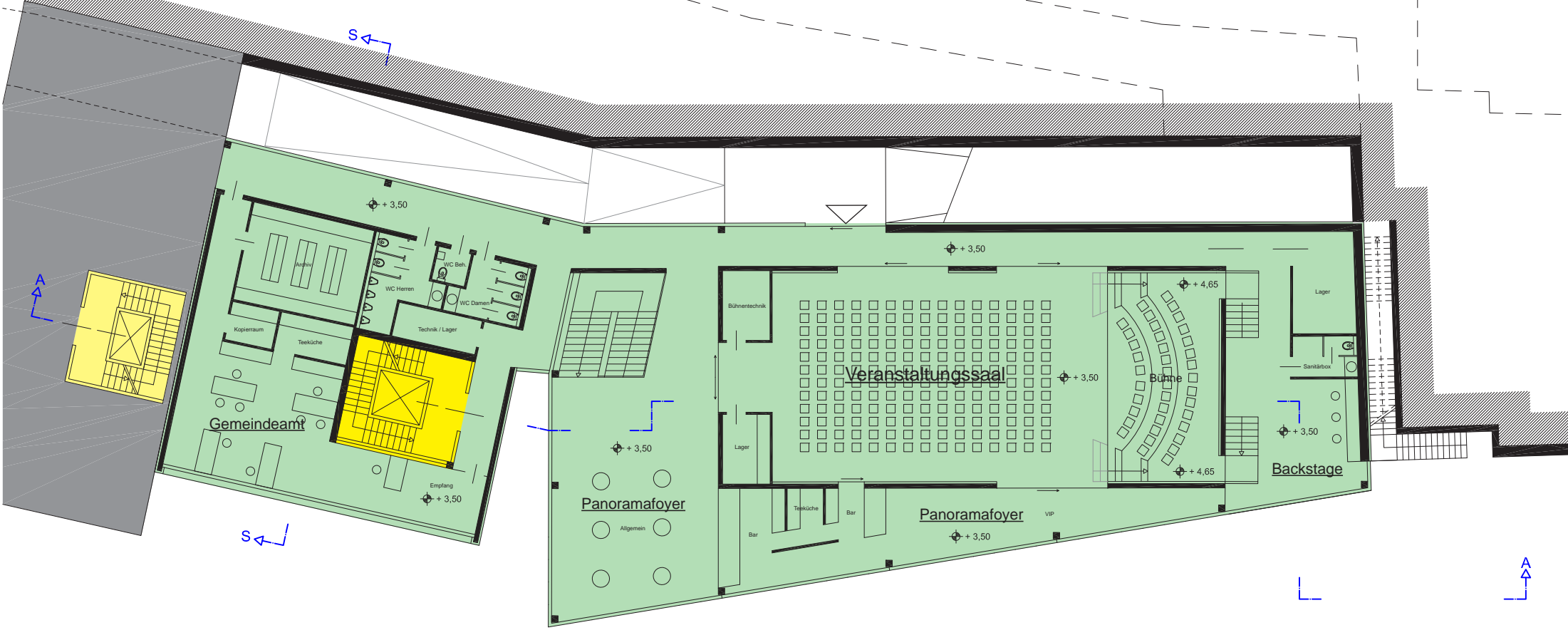
Gemeindezentrum Neu

Grundriss Erdgeschoß M 1: 250



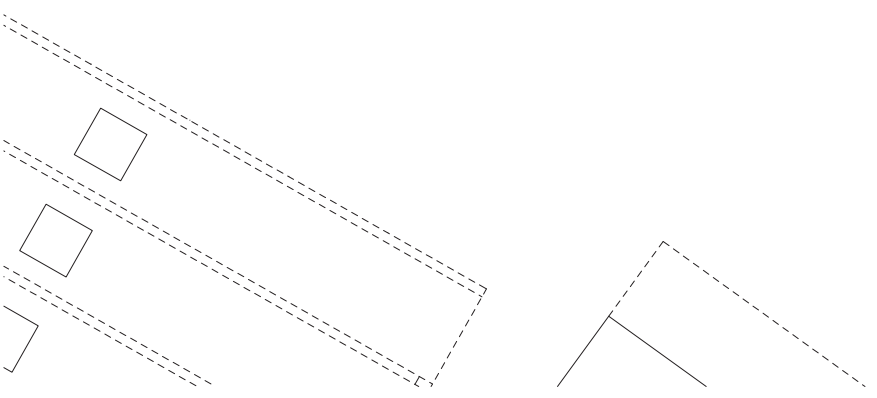
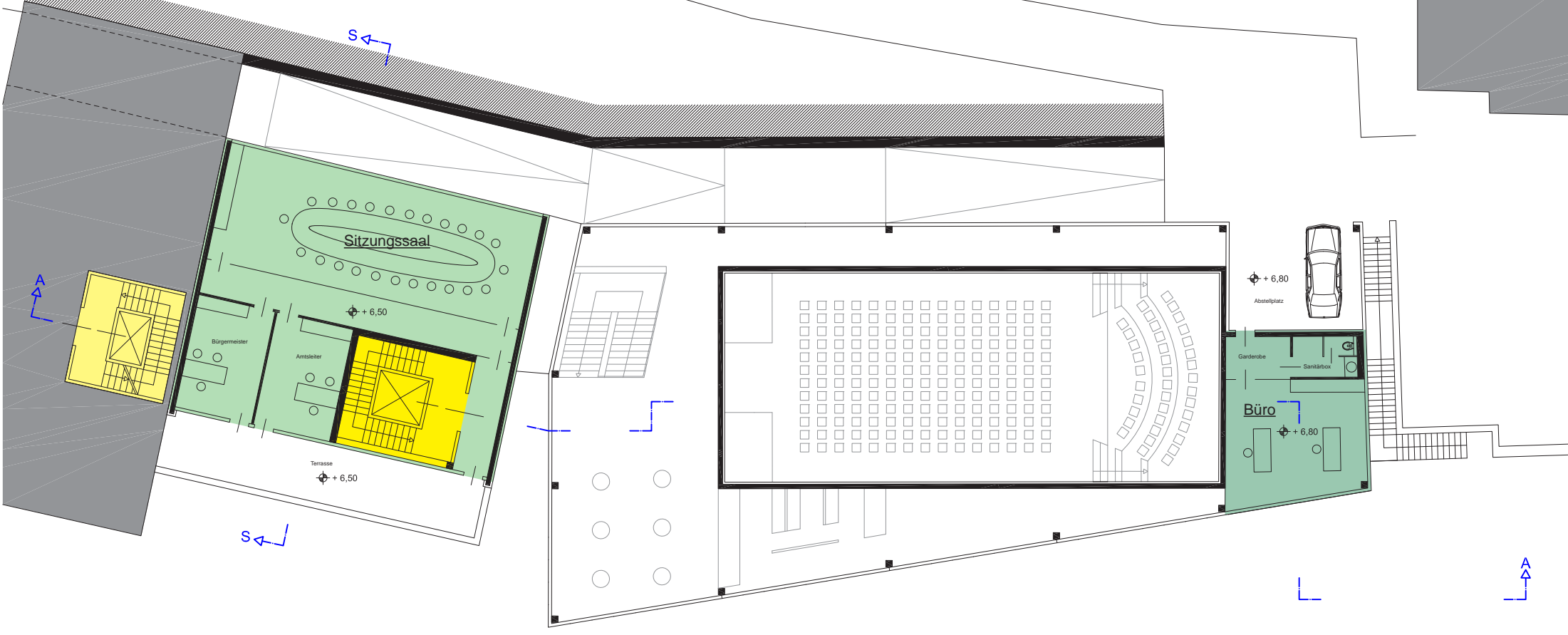
Gemeindezentrum Neu

Grundriss 1. Obergeschoß M 1: 250



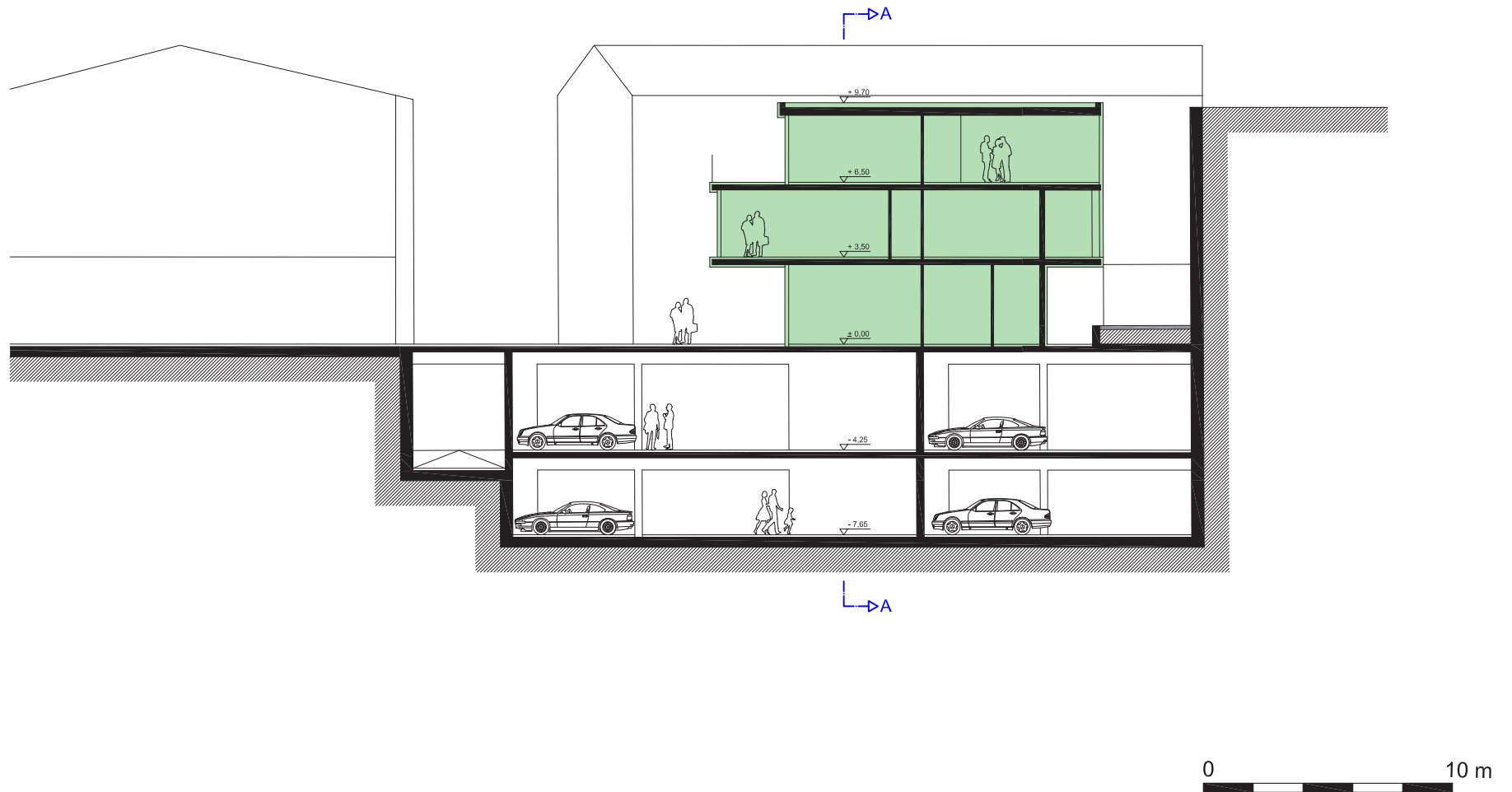
Gemeindezentrum Neu

Grundriss 2. Obergeschoß M 1: 250



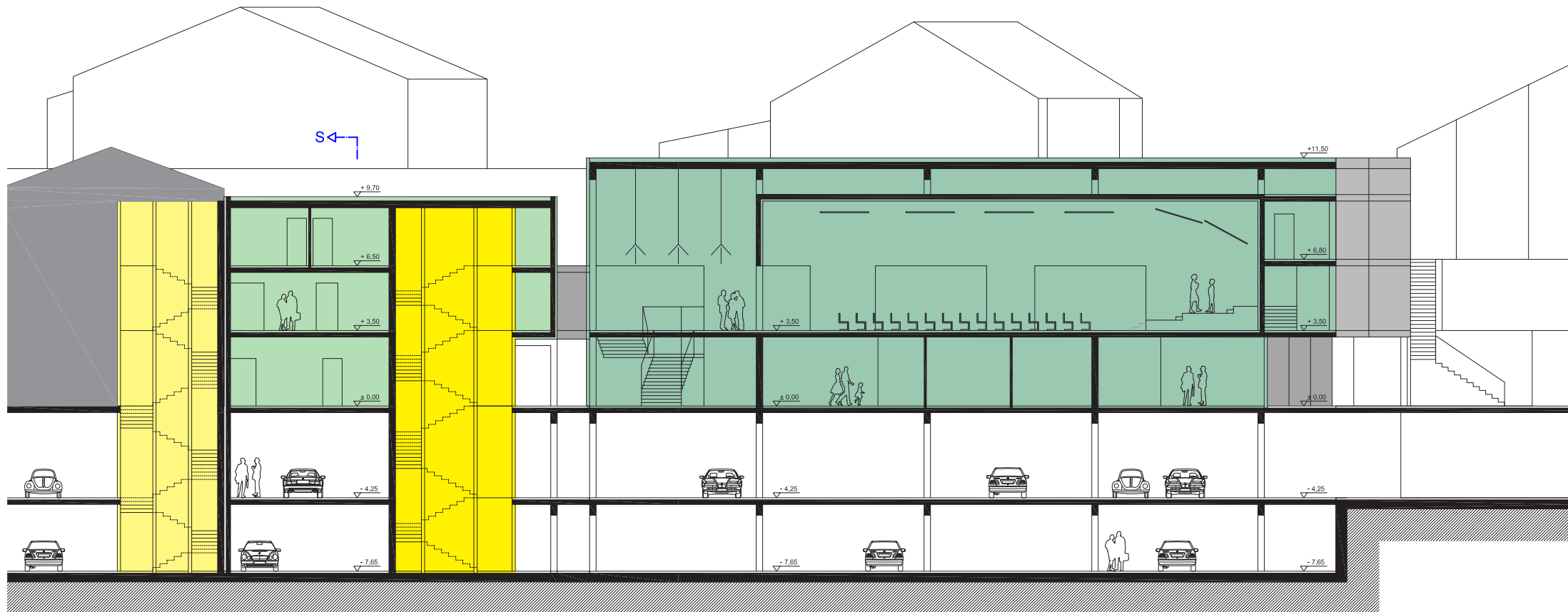
Gemeindezentrum Neu

Schnitt S-S M 1: 250



Gemeindezentrum Neu

Schnitt A-A M 1: 250

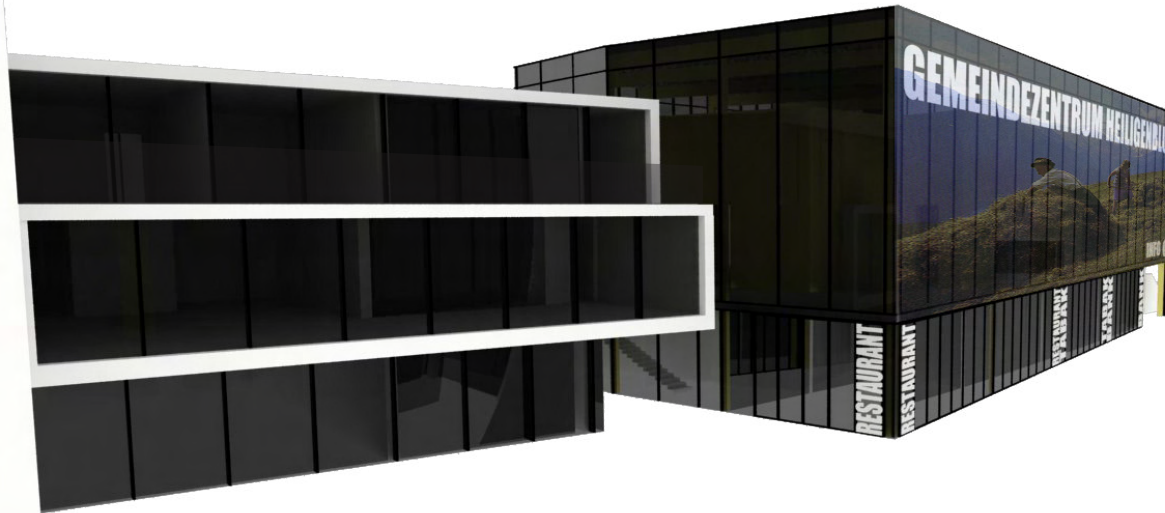


S ←

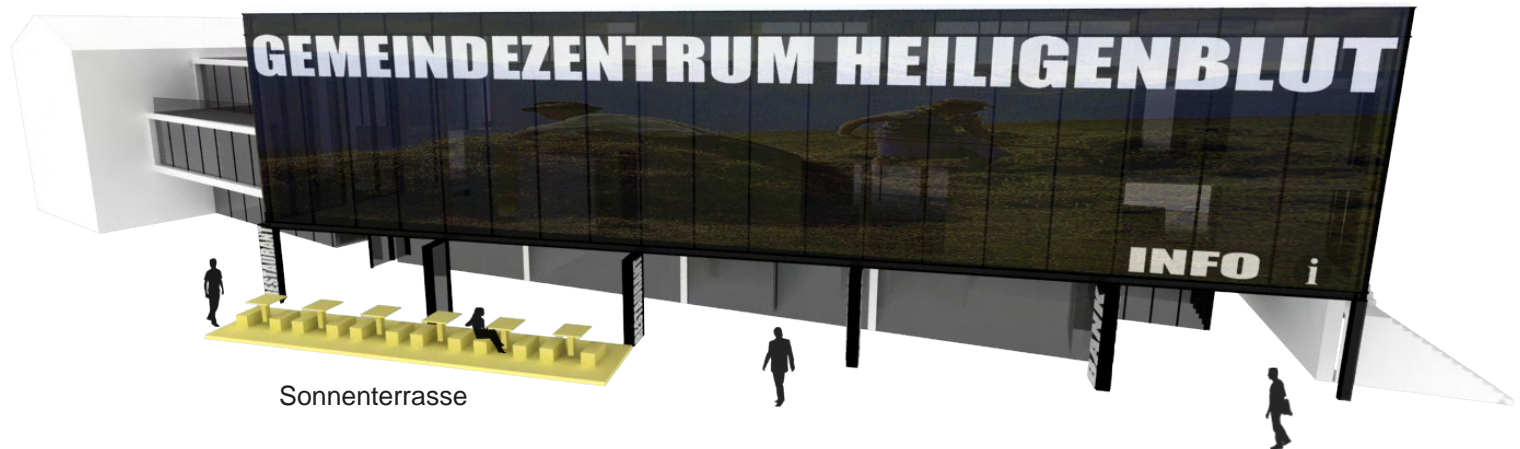


Gemeindezentrum Neu

Räumliche Ansichten



Fassade geschlossen

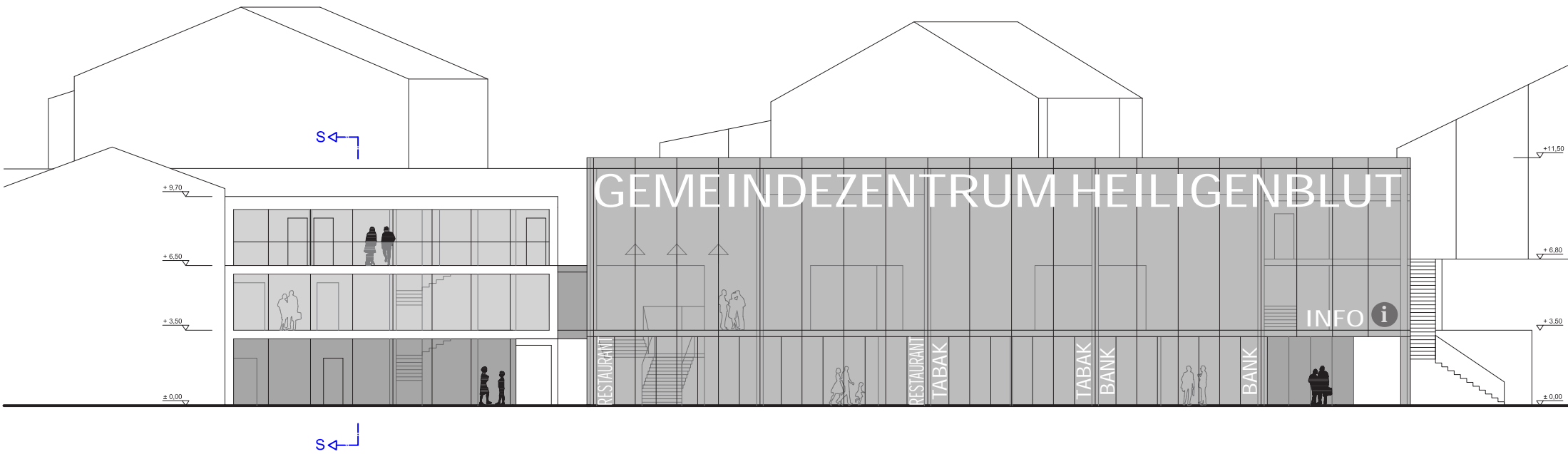


Fassade offen

Sonnenterrasse

Gemeindezentrum Neu

Ansicht Süd M 1: 250



Konzept Alpin-Kompetenzzentrum



Straßenfluchten

Hotelprojekt

Gemeindezentrum West

Gemeindezentrum Ost

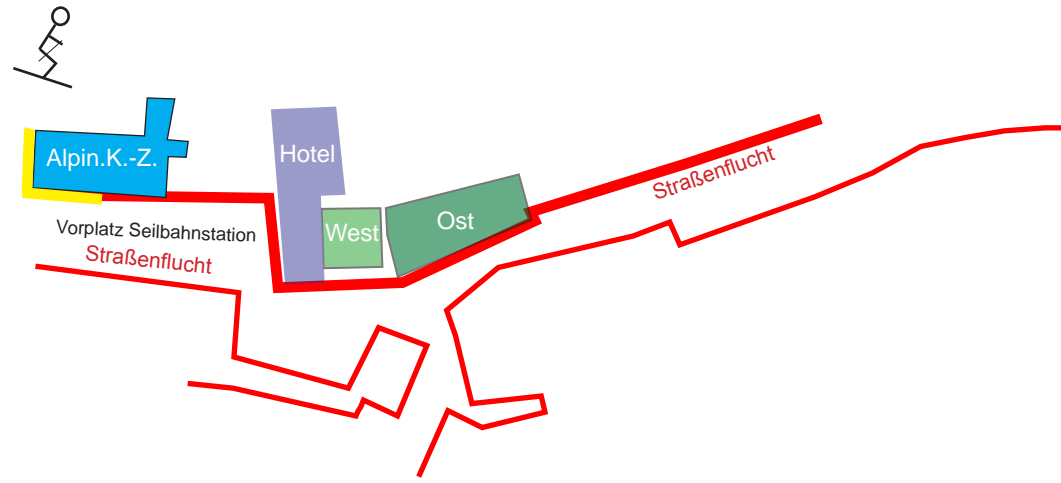
Alpin-K.-Zentrum

Erschließung Aussen

Skipiste

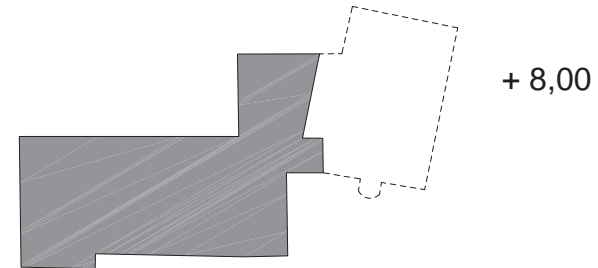


Grundrisschema



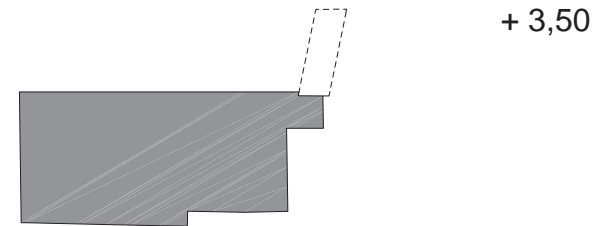
Grundriss 2. Obergeschoß

+ 8,00



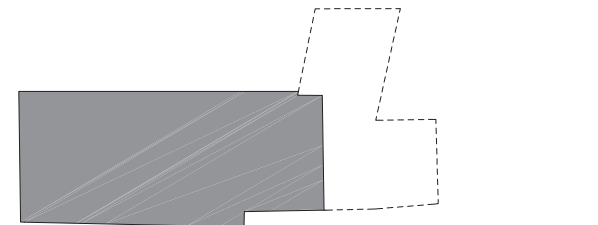
Grundriss 1. Obergeschoß

+ 3,50



Grundriss Erdgeschoß

± 0,00 = +1294 m.ü.A.



Entwurf

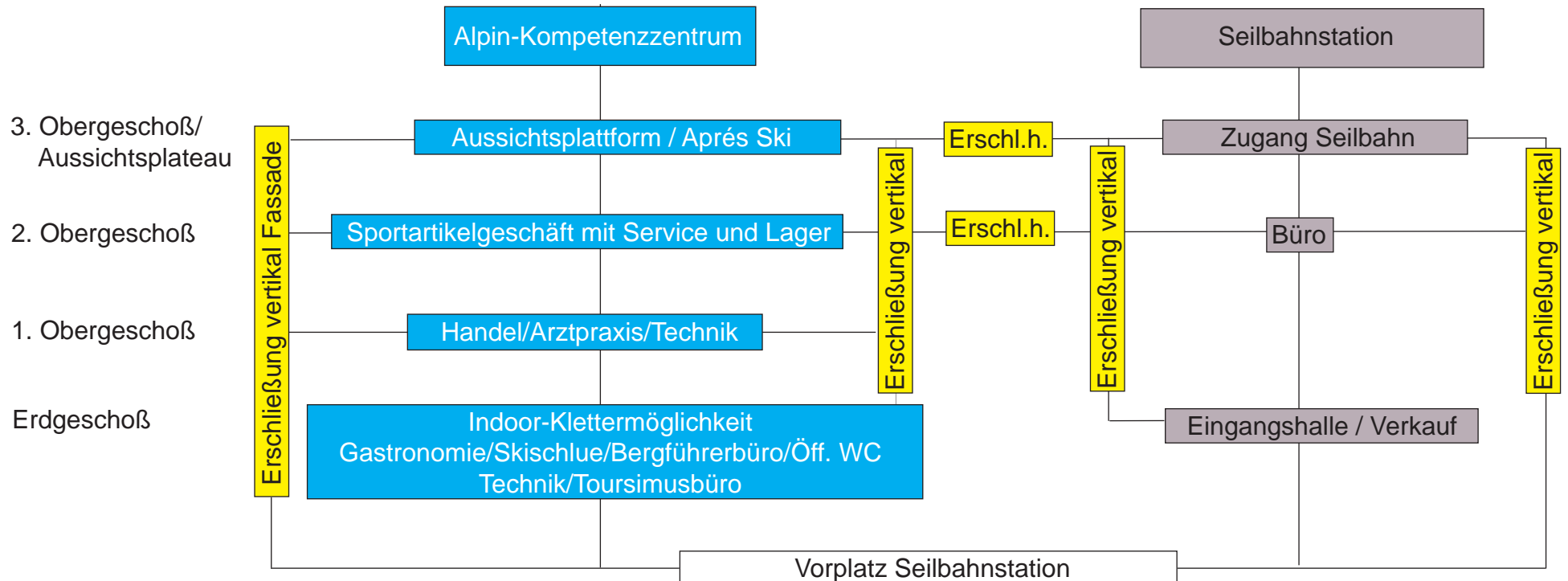
Alpin-Kompetenzzentrum

Entwurfsgedanke

Die städtebaulichen Straßenfluchtachsen werden hier auch zum Großteil vom Bestand übernommen. Der Baukörper füllt die bestehende Baulücke, um ein größt mögliches Plateau entstehen lassen zu können. Dadurch entsteht ein neuer Platz, der als Aussichtsplattform genützt werden sollte, welche im Winter der Auslauf der dort befindlichen Skipiste ist. Die Erschließung erfolgt einerseits durch den Altbestand der Seilbahnstation und andererseits durch die Fassade des Neubaus, welches als Teil der Platzgestaltung angesehen werden muss. Das Alpin-Kompetenzzentrum wird in vier Ebenen geteilt. Im Erdgeschoß befinden sich das Tourismusbüro, Skischule, Bergführerbüro, Gastronomie und ein Raumvolumen für eine Indoor-Klettermöglichkeit, welches sich über die ersten drei Geschosse hindurchzieht. Im ersten Obergeschoß sind eine Arztpraxis und Handel integriert und im zweiten Obergeschoß wird ein Sportartikelgeschäft mit Serviceeinrichtung eingeplant. Auf der vierten und letzten Ebene befindet sich der zuvor schon erwähnte Auslauf der Skipiste, wo neben der Funktion als Aussichtsplattform auch Platz für Après Ski sein sollte, um die dortige Situation zusätzlich ausnutzen zu können.

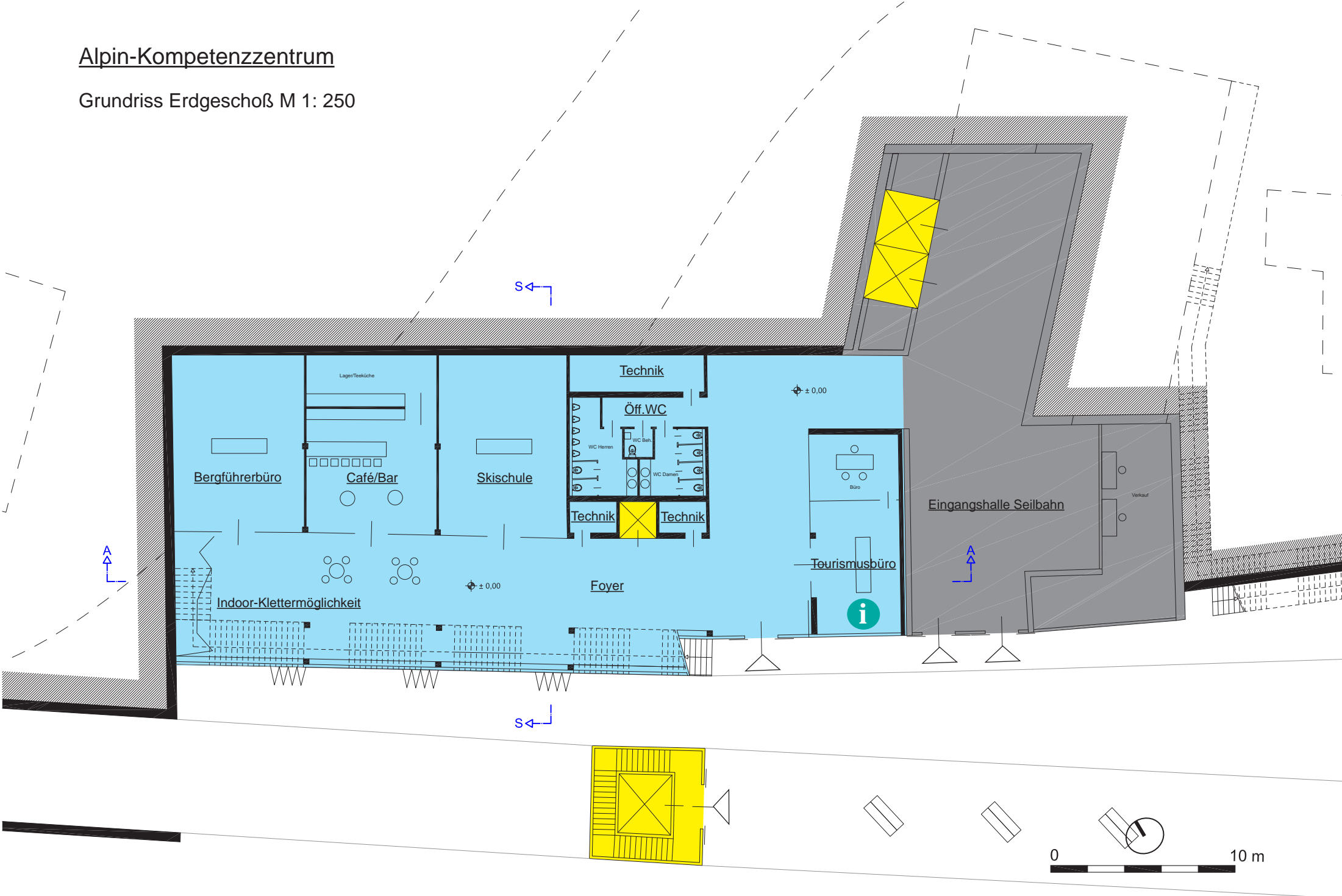
Die Fassade sollte ebenfalls eine transparente bis transluzente Hülle haben, die durch die Erschließung vom Vorplatz der Seilbahnstation zur neuen Aussichtsplattform geprägt werden sollte, um dem ganzen eine gewisse Struktur verleihen zu können.

Raumprogramm Alpin-Kompetenzzentrum



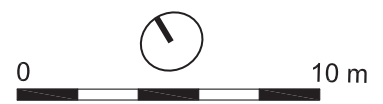
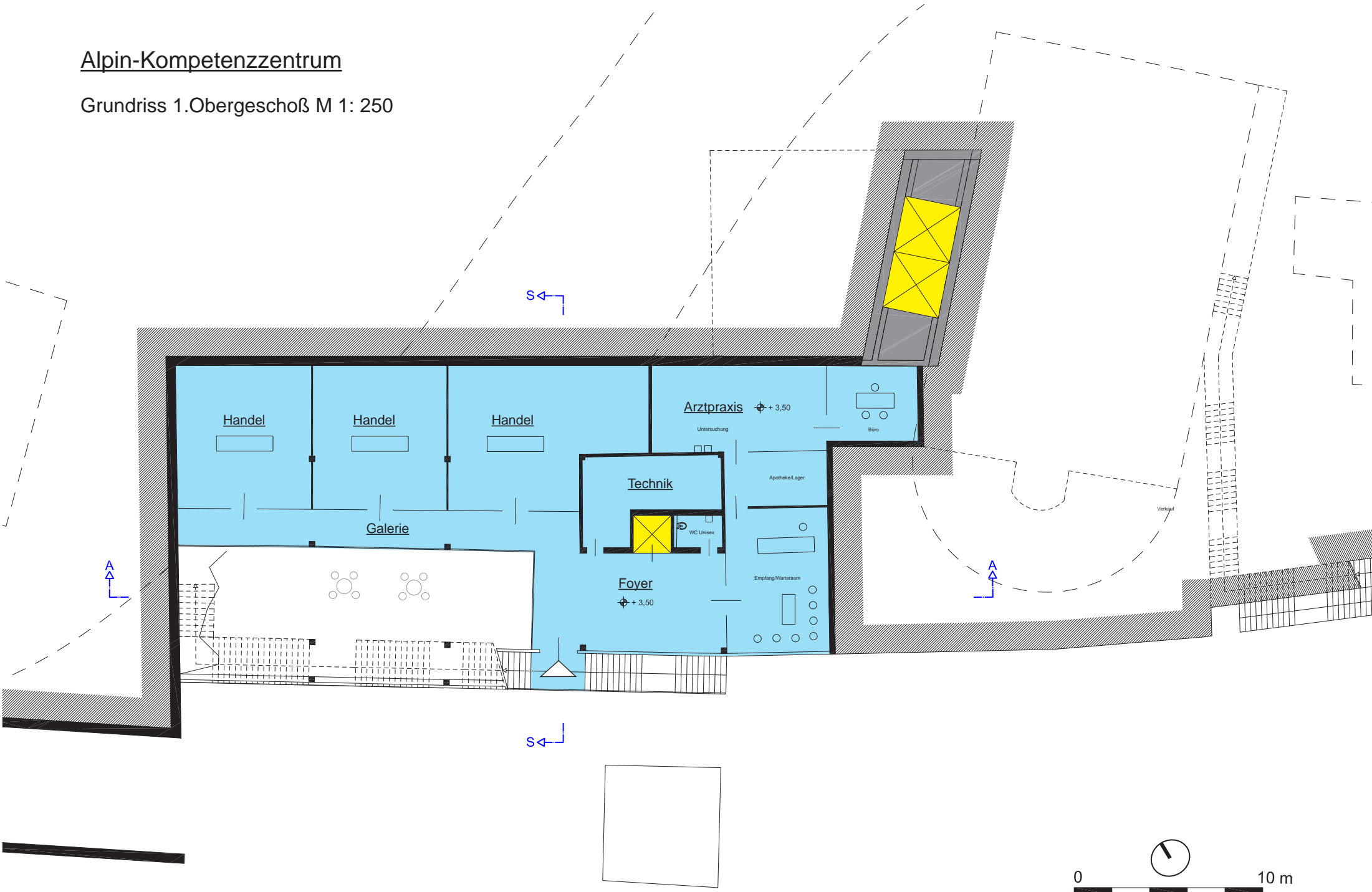
Alpin-Kompetenzzentrum

Grundriss Erdgeschoß M 1: 250



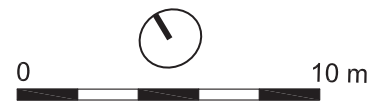
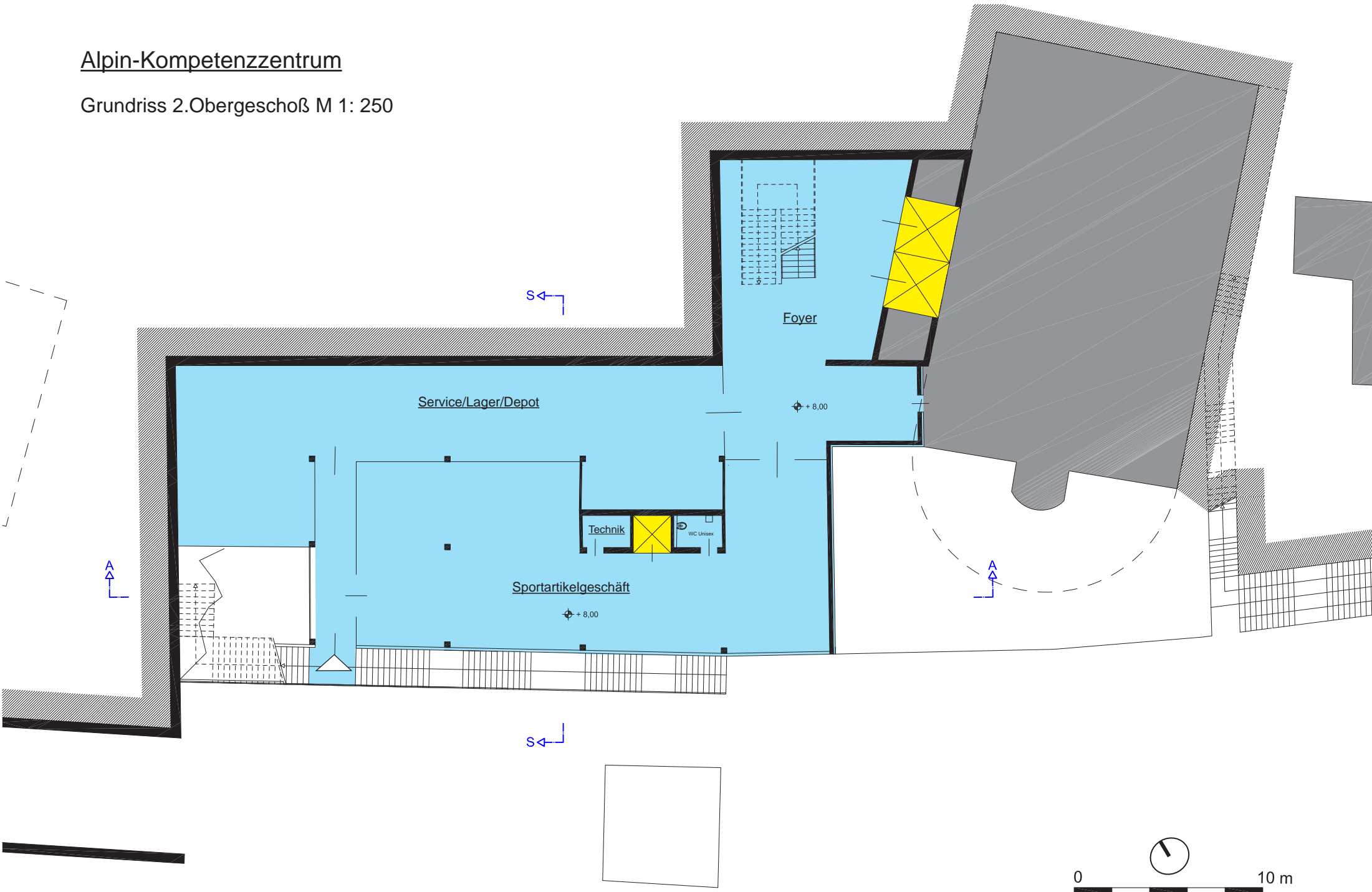
Alpin-Kompetenzzentrum

Grundriss 1.Obergeschoß M 1: 250



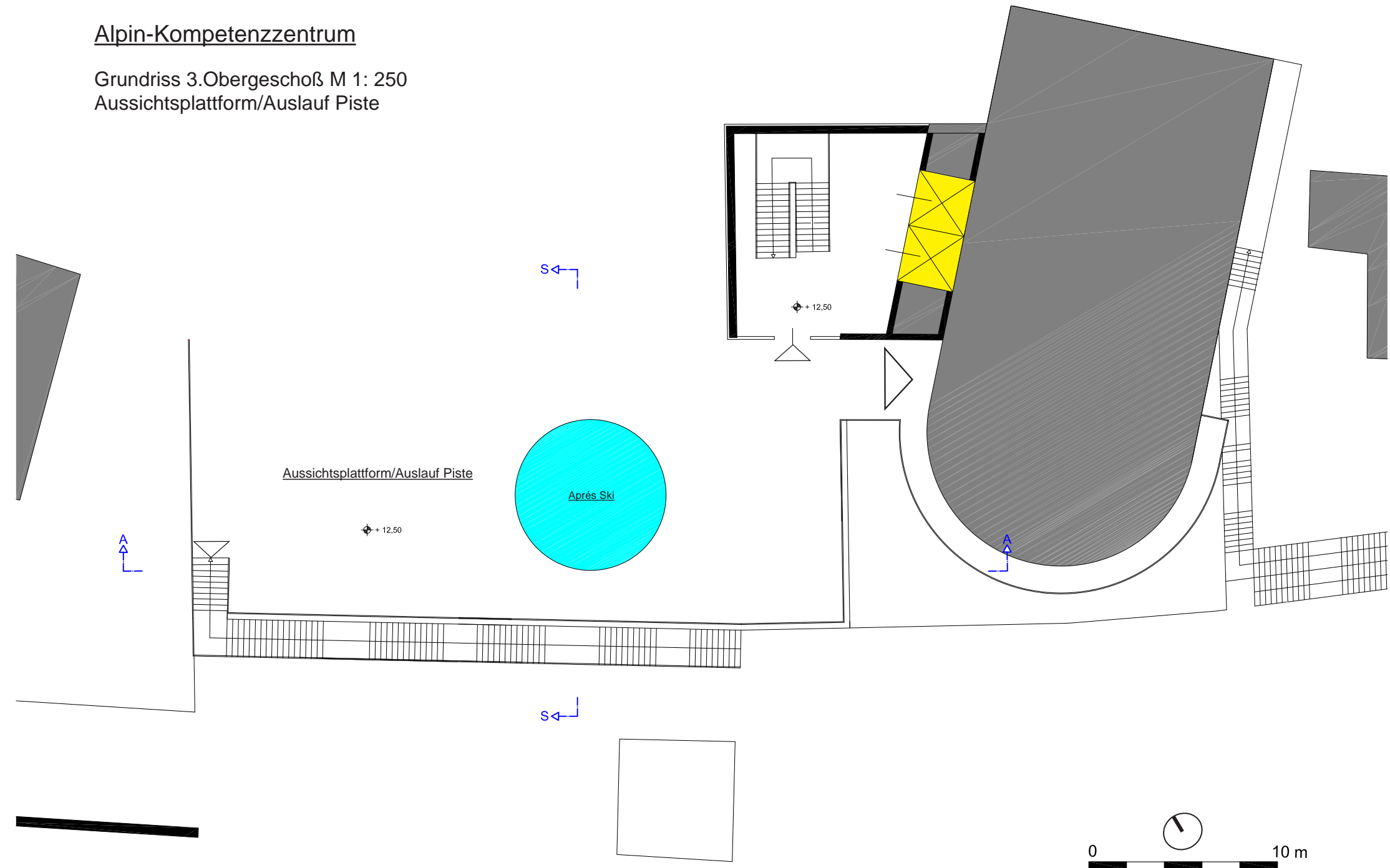
Alpin-Kompetenzzentrum

Grundriss 2.Obergeschoß M 1: 250



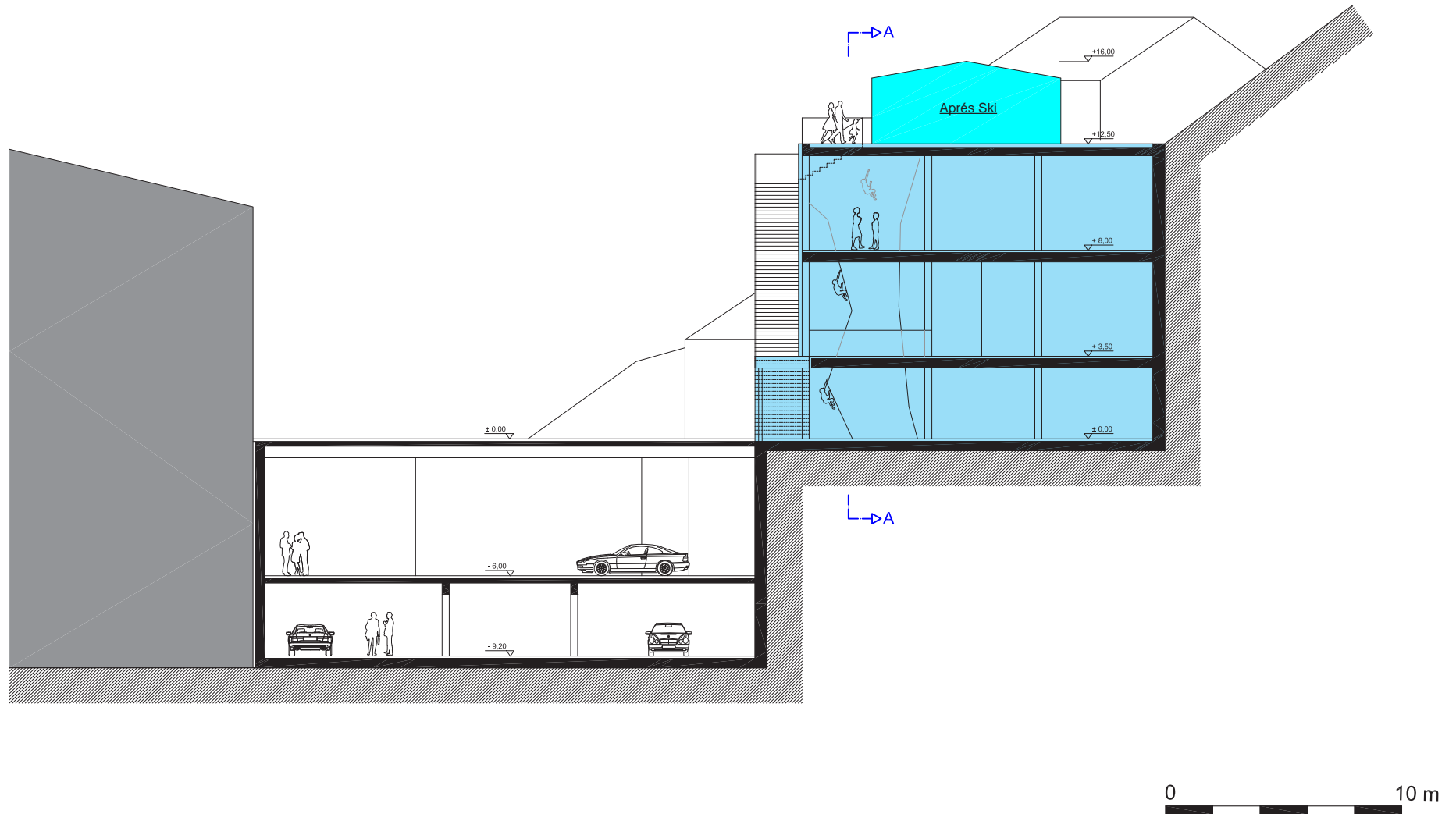
Alpin-Kompetenzzentrum

Grundriss 3.Obergeschoß M 1: 250
Aussichtsplattform/Auslauf Piste



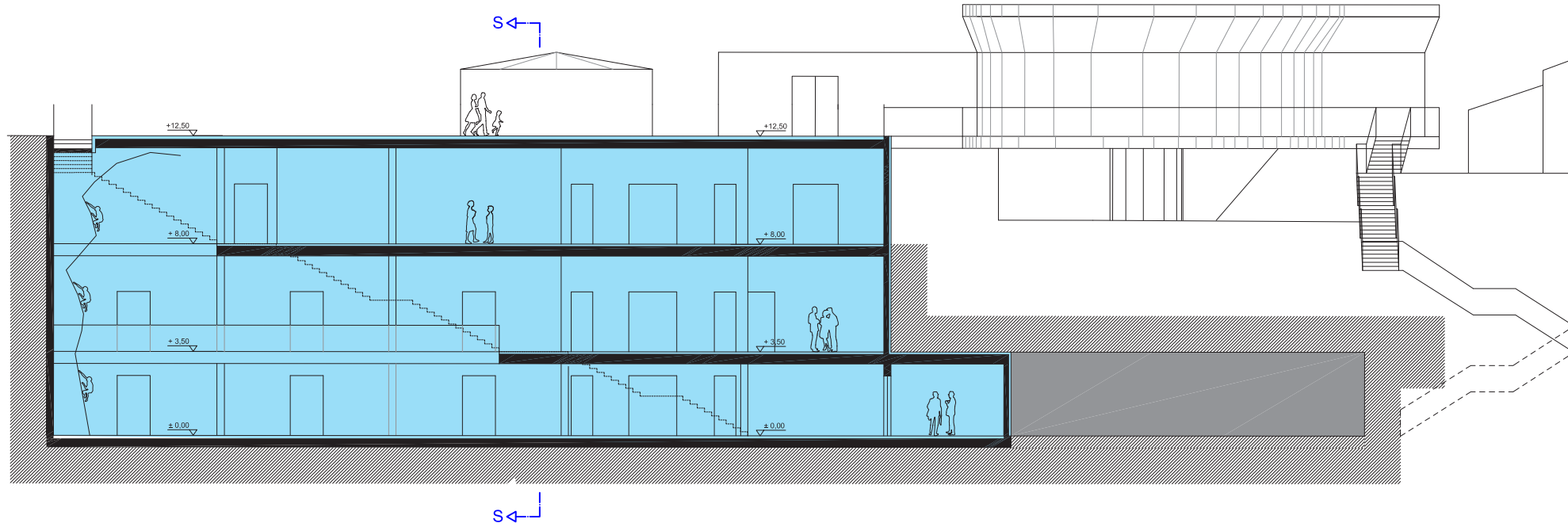
Alpin-Kompetenzzentrum

Schnitt S-S M 1: 250



Alpin-Kompetenzzentrum

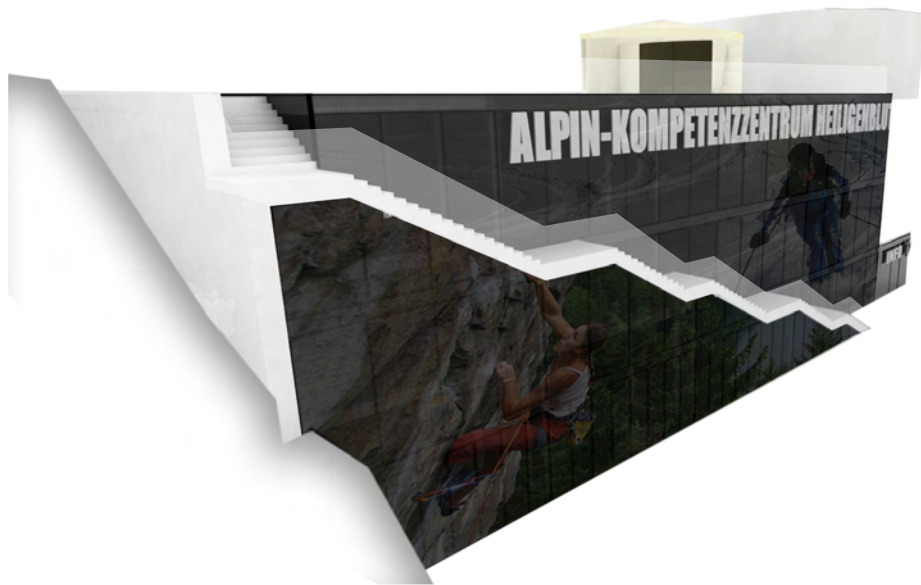
Schnitt A-A M 1: 250



0 10 m

Alpin-Kompetenzzentrum

Räumliche Ansichten



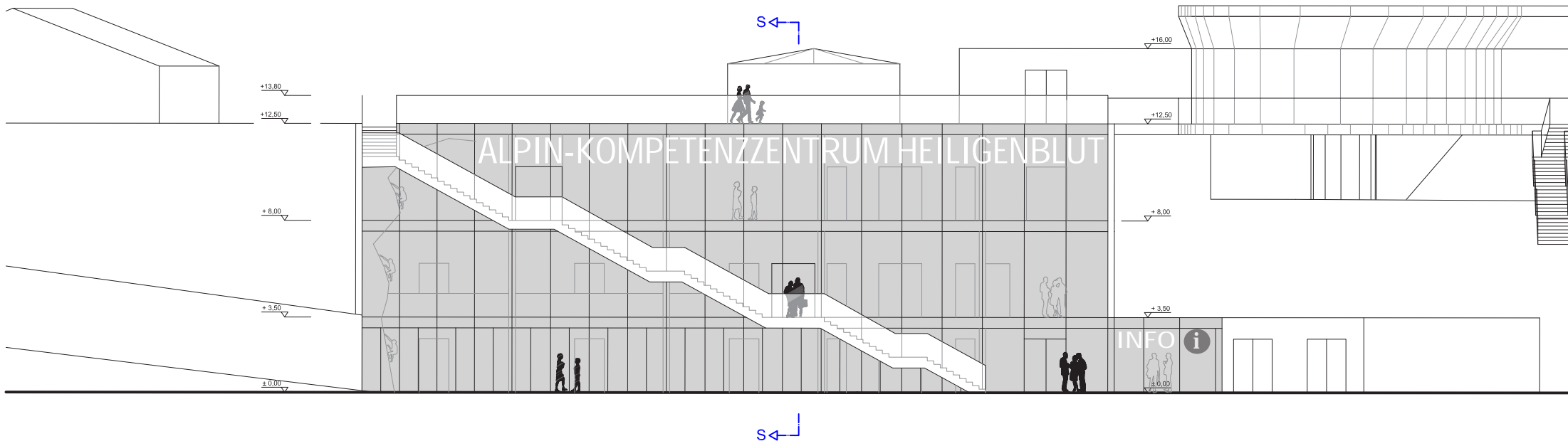
von Westen



von Süden

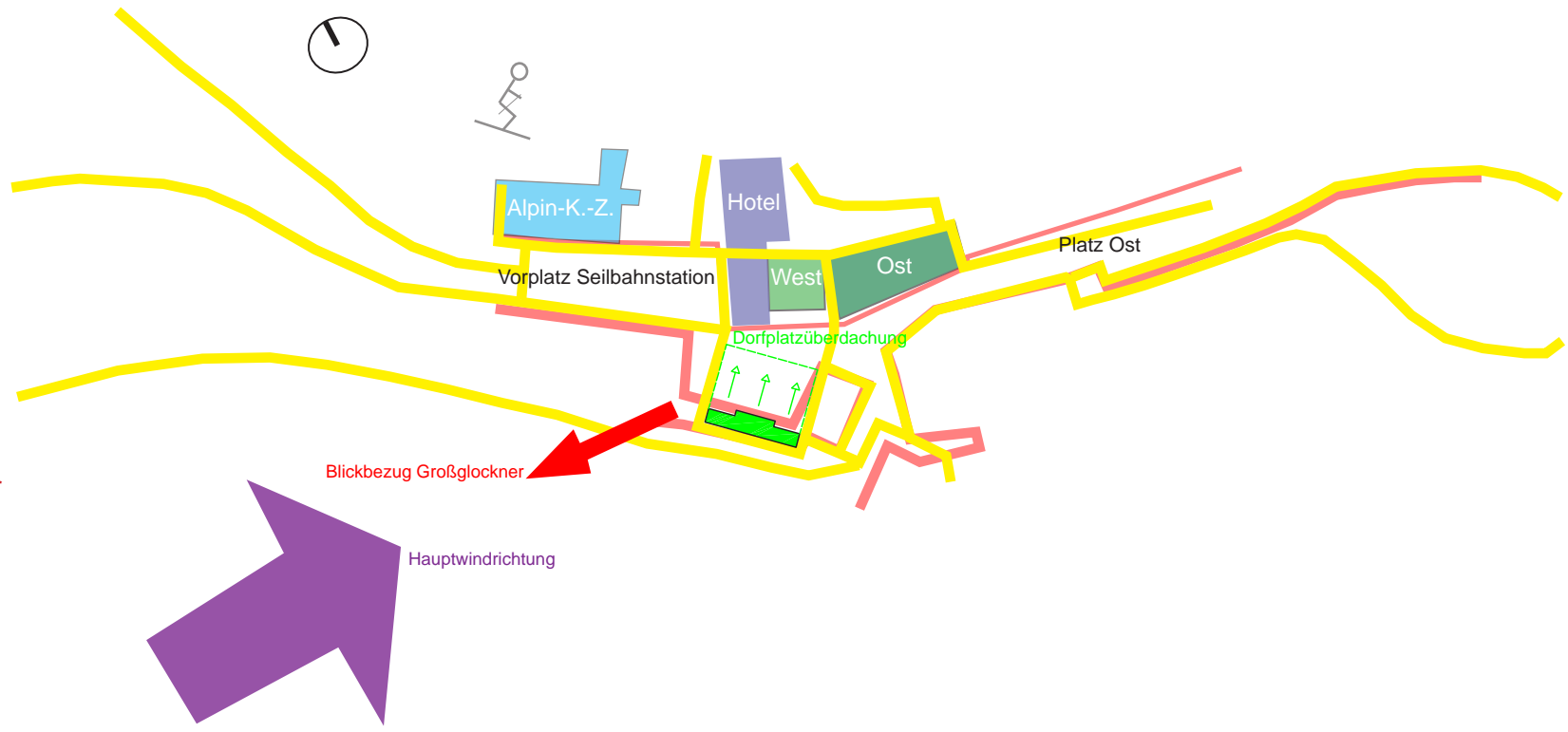
Alpin-Kompetenzzentrum

Ansicht Süd M 1: 250

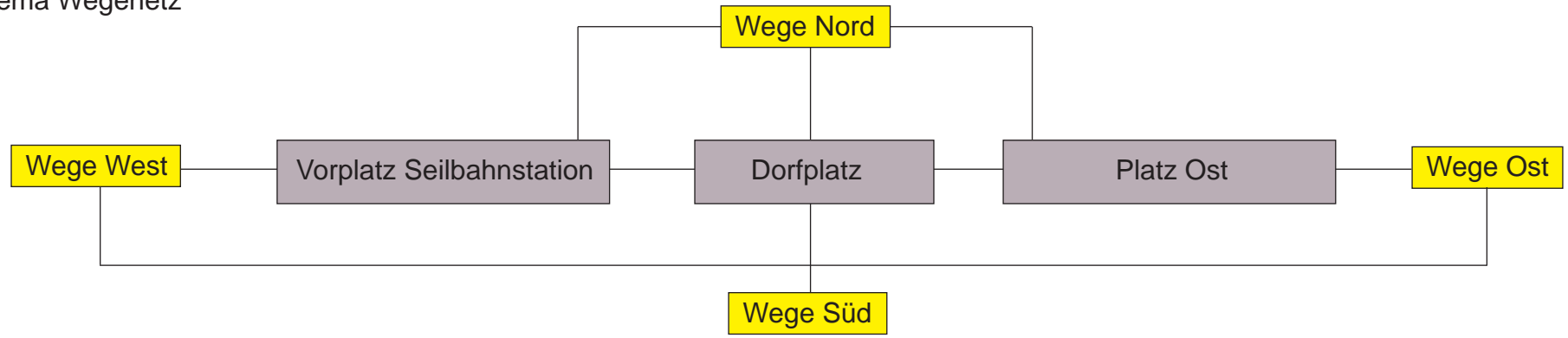


Konzept Dorfplatzüberdachung/Platzgestaltung

- Straßenfluchten
- Hotelprojekt
- Gemeindezentrum West
- Gemeindezentrum Ost
- Alpin-K.-Zentrum
- Skipiste
- Wegenetz
- Dorfplatzüberdachung
--> Öffnerichtung
- Blickbezug Großglockner
- Hauptwindrichtung



Schema Wegenetz



Entwurf

Dorfplatzüberdachung/ Platzgestaltung

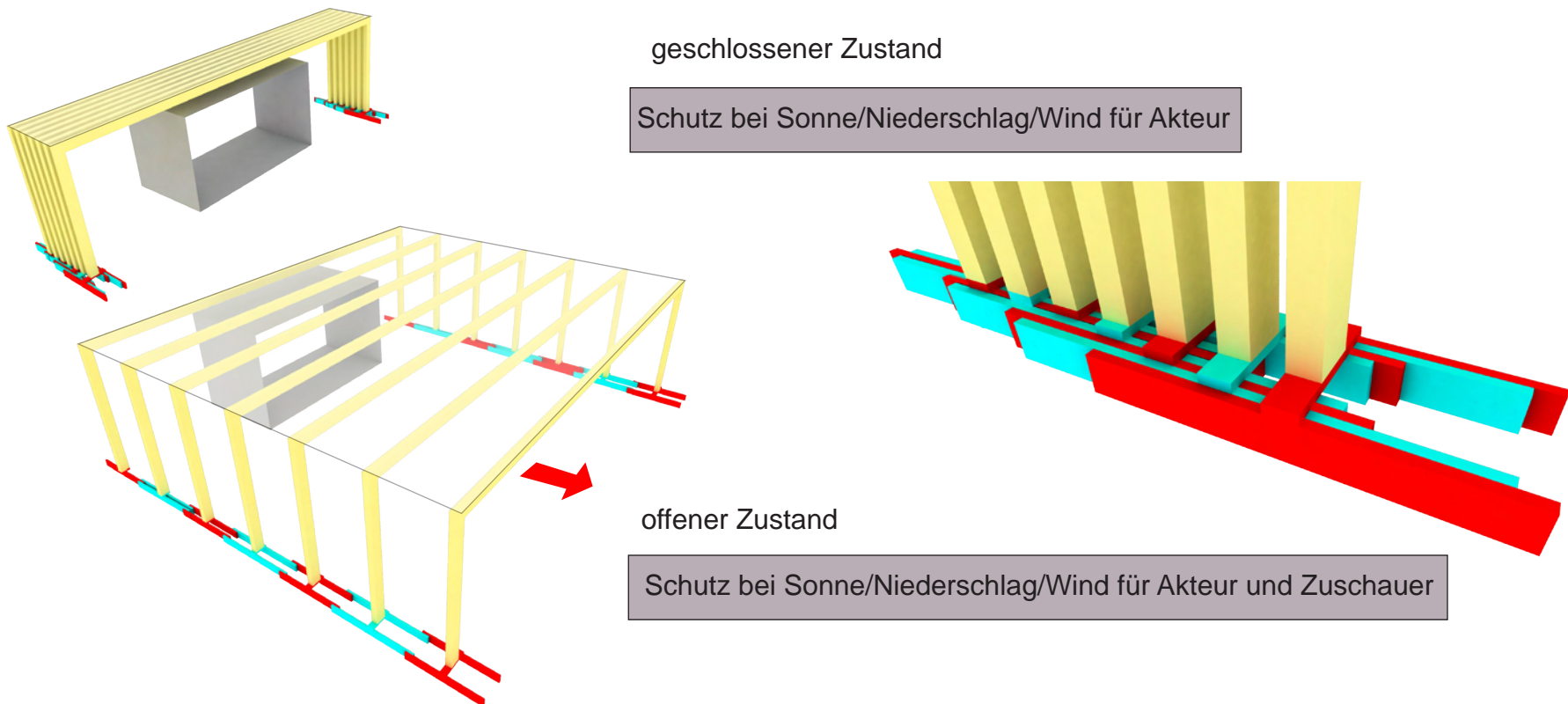
Entwurfsgedanke

Die neue Überdachung des Dorfplatzes besteht aus einem Element das sowohl im geschlossenen wie auch im offenen Zustand das Bild prägen wird. Das mechanische Prinzip des neuen Elementes erfolgt durch ein „Rahmen-Schienen-System“, welches im geöffneten Zustand mit einer Membran überspannt wird.

Dieser neue Bauteil sollte somit jederzeit betretbar sein damit er in Falle eines Wetterumsturzes eingesetzt werden kann. Nach Verwendung wird das Element wieder an den südlichen Rand des Platzes in seine Ursprungsform geschoben und grenzt den Platzraum im Süden ab. Der Blickbezug zum Gebirgsmassiv wird dabei ebenfalls nicht gestört. Hauptbestandteile sind neben dem Rahmen-Schienen-System auch das neue Musikpavillon, welches nun unterhalb integriert ist, um der Akustik entgegen zu kommen.

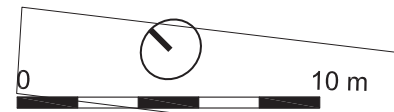
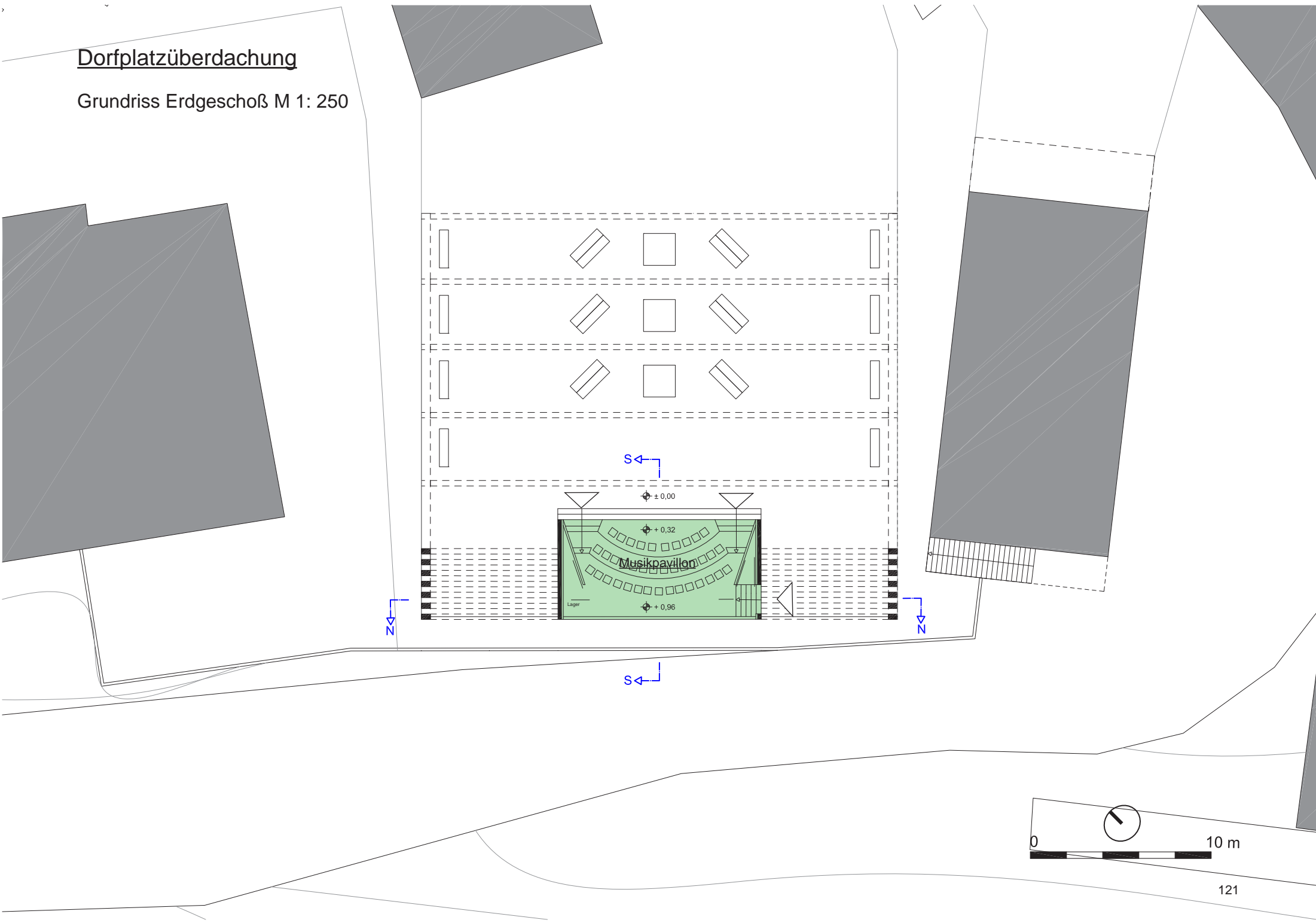
Durch die Kombination von neuen und alten Wegen entsteht ein Netz das das Gefüge der einzelnen Plätze bestimmen wird. Die Wegeführungen teilen die Plätze in einzelnen Freiflächen, die dadurch eine gewisse Struktur erhalten. Den Besucher sollen diese neuen Erkundungspfade angeboten werden um sich leichter orientieren zu können. Neben den Wegenetz bestimmen auch die neuen Bauelemente die Platzsituationen, welche deshalb auch zusätzlich in dieses System einpasst werden.

Funktionschema Dorfplatzüberdachung „Rahmen-Schienen-System“



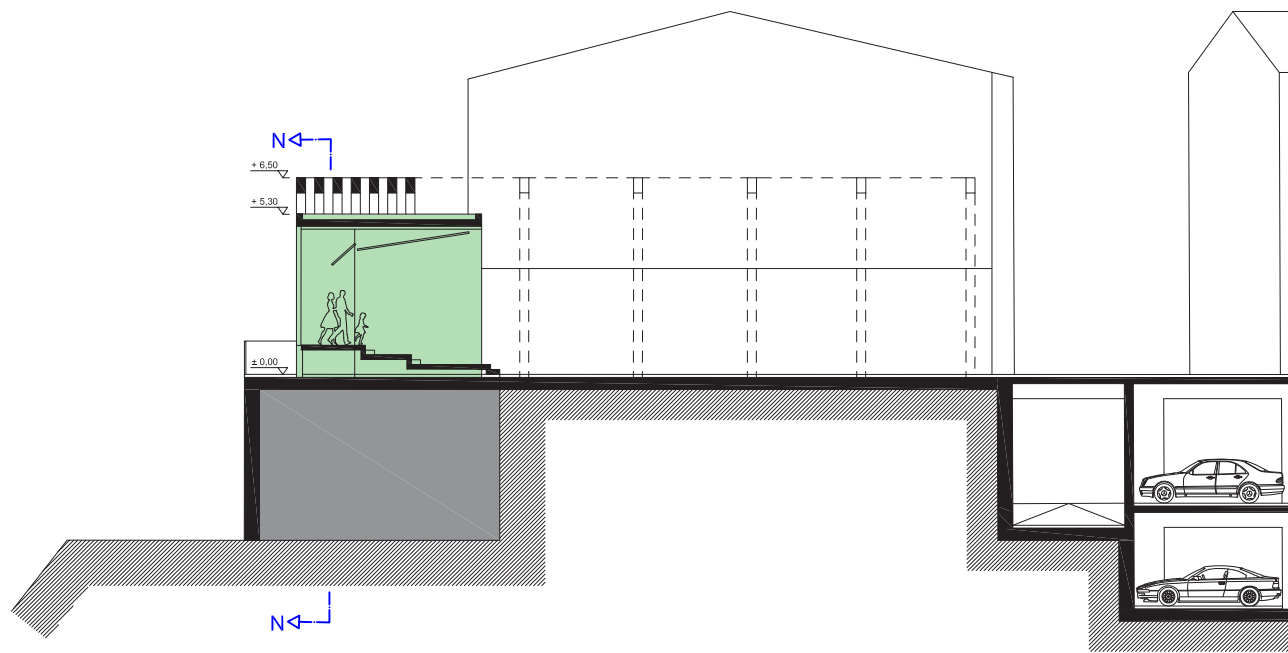
Dorfplatzüberdachung

Grundriss Erdgeschoß M 1: 250



Dorfplatzüberdachung

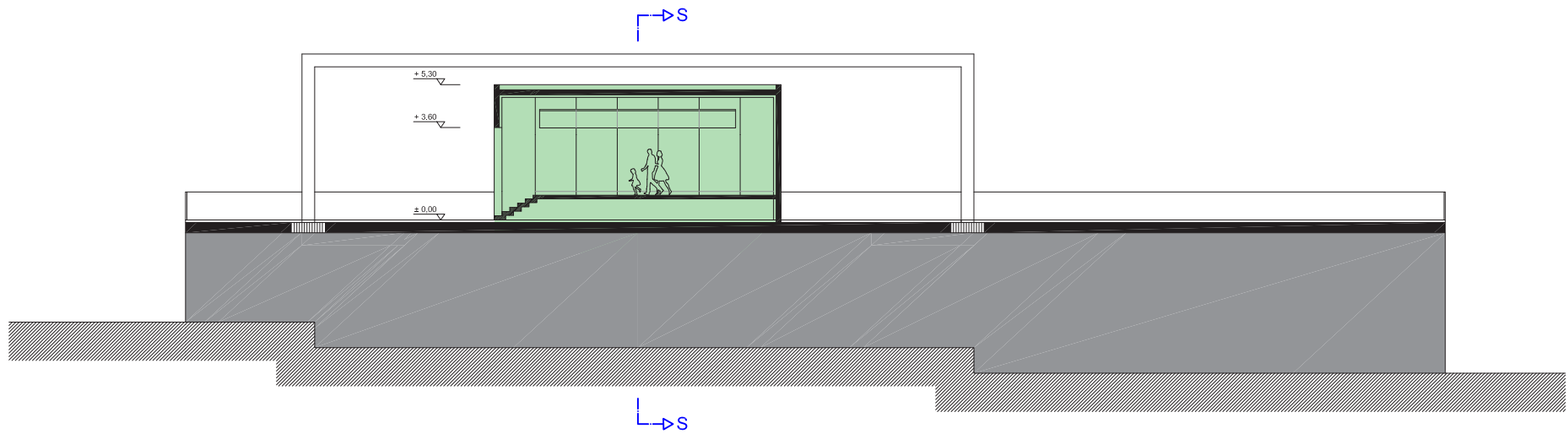
Schnitt S-S M 1: 250



0 10 m

Dorfplatzüberdachung

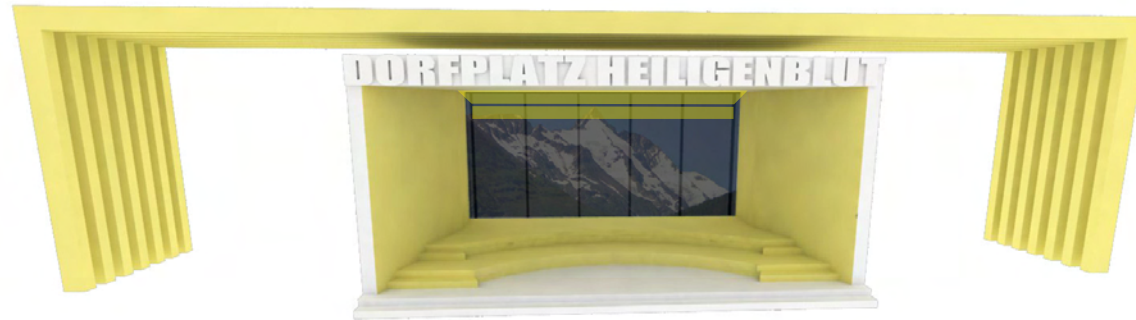
Schnitt N-N M 1: 250



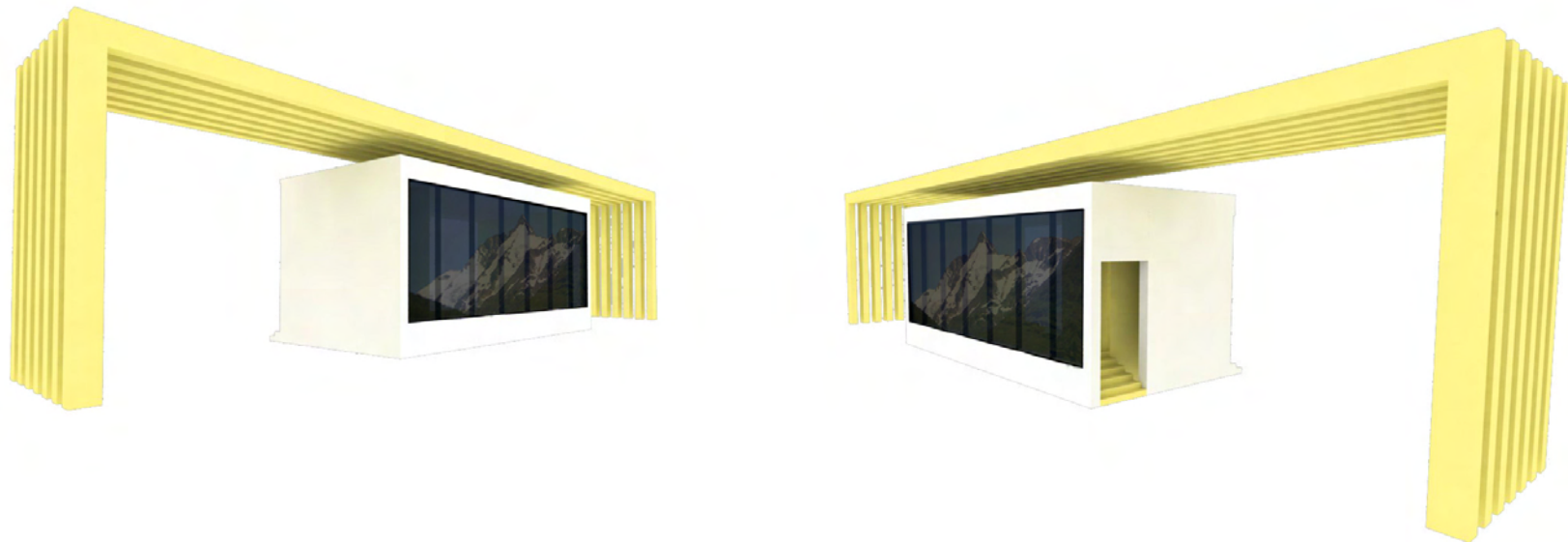
Dorfplatzüberdachung

Räumliche Ansichten

von Norden

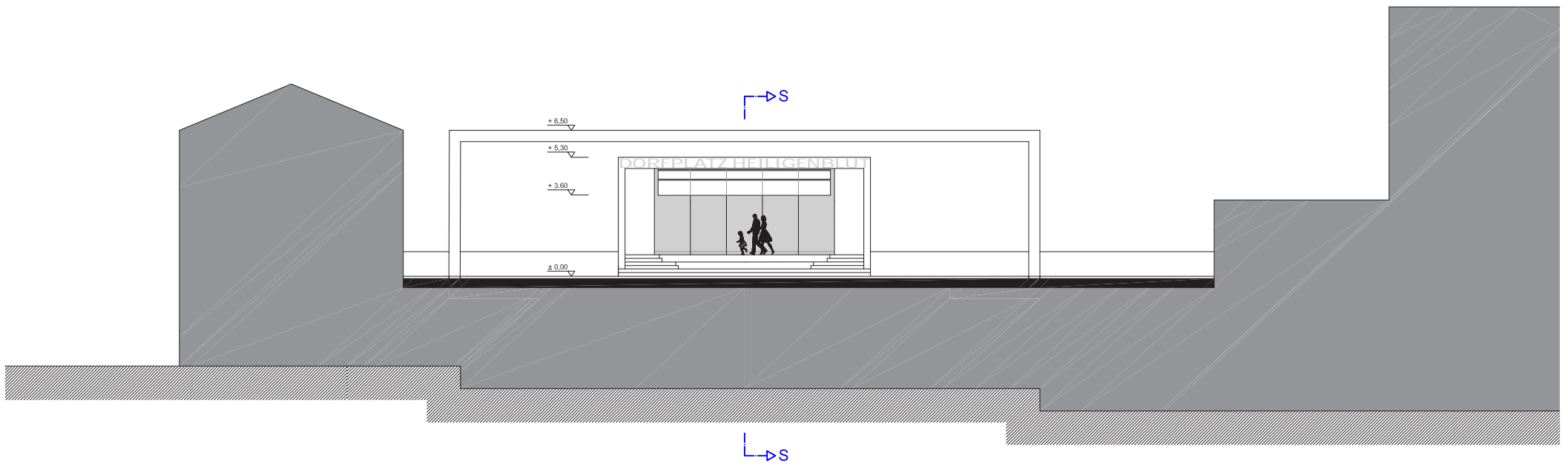


von Süden

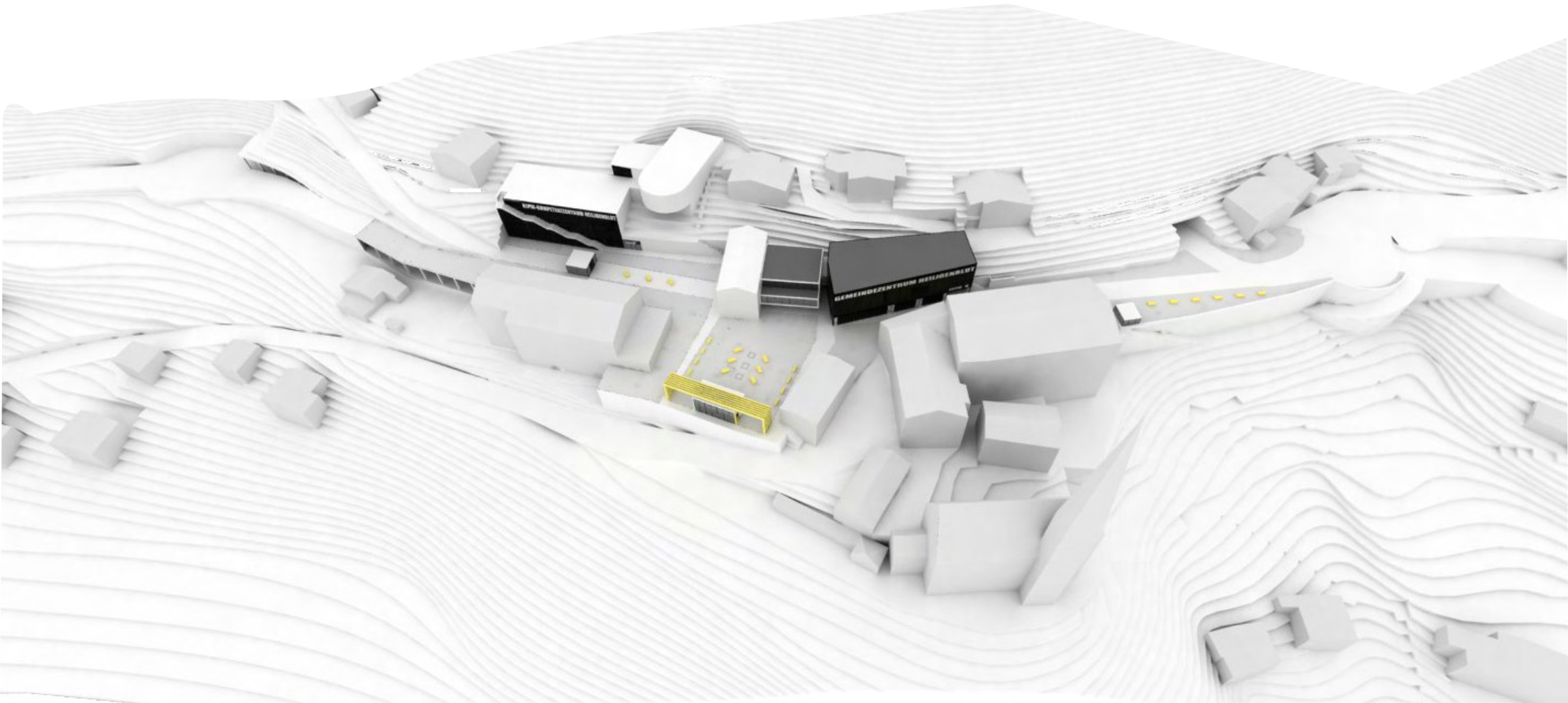


Dorfplatzüberdachung

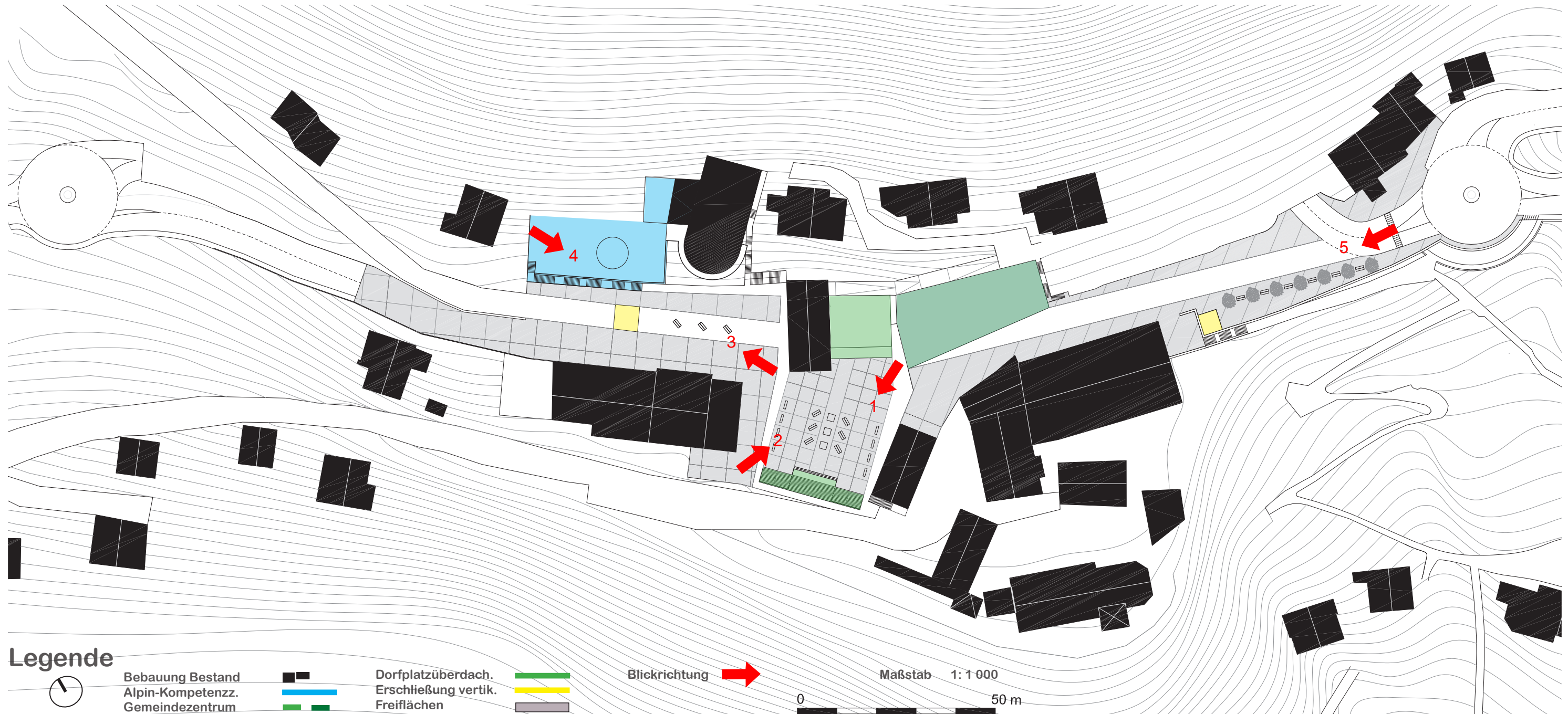
Ansicht Nord M 1: 250



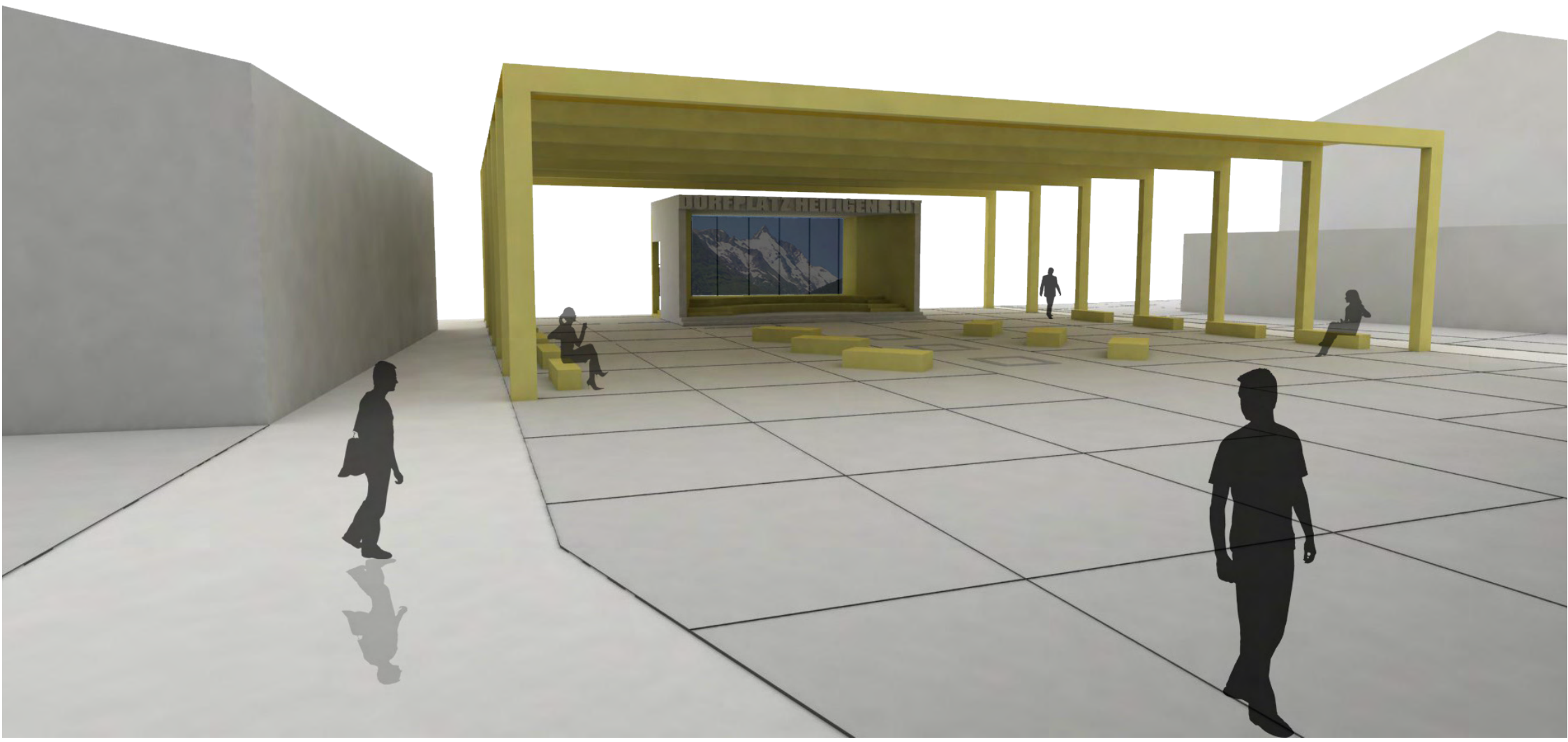
Platzgestaltung Räumliche Ansicht



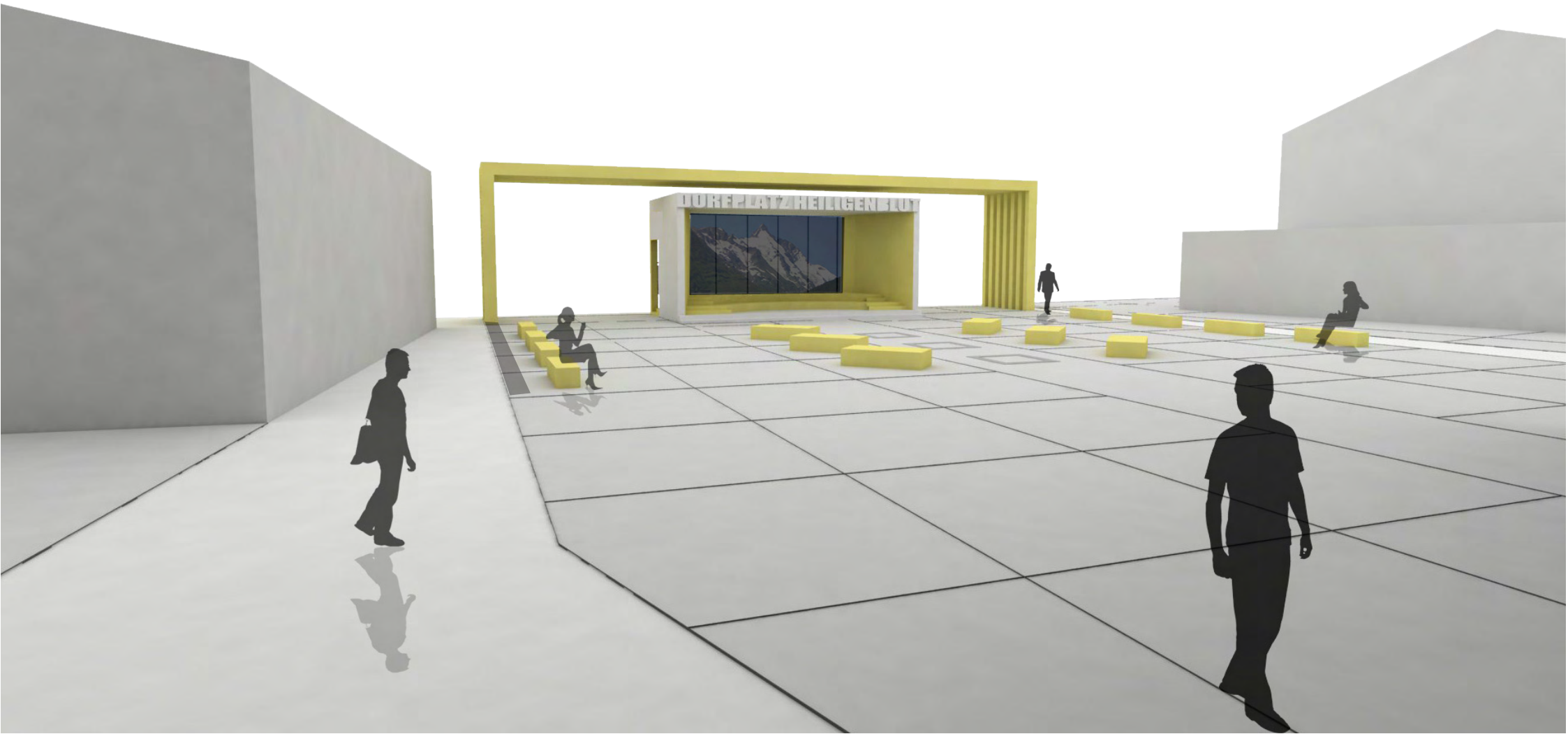
Platzgestaltung Draufsicht M 1: 1 000



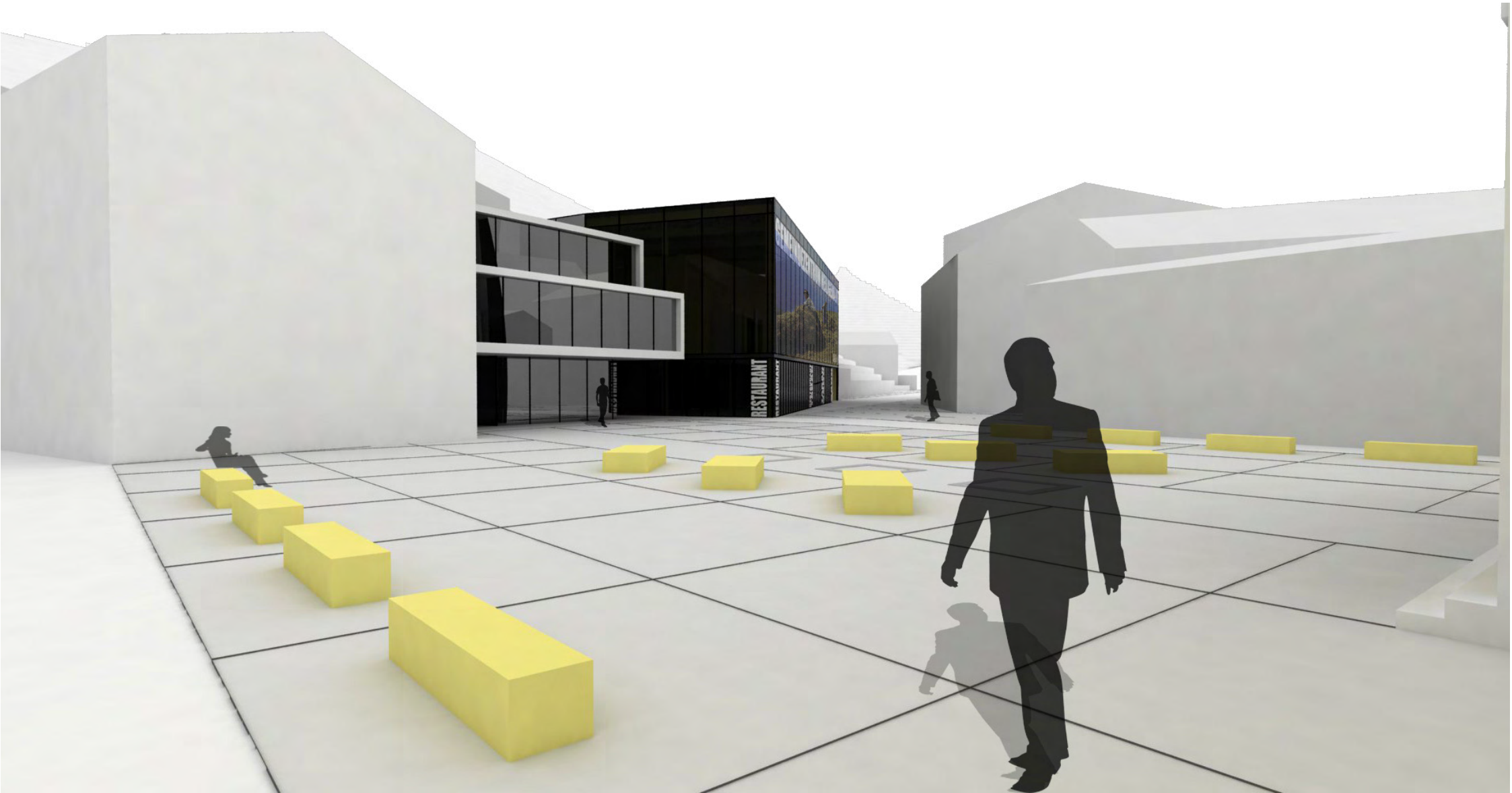
Platzgestaltung Blickrichtung 1
Überdachung geöffnet



Platzgestaltung Blickrichtung 1
Überdachung geschlossen



Platzgestaltung Blickrichtung 2



Platzgestaltung Blickrichtung 3

Winter



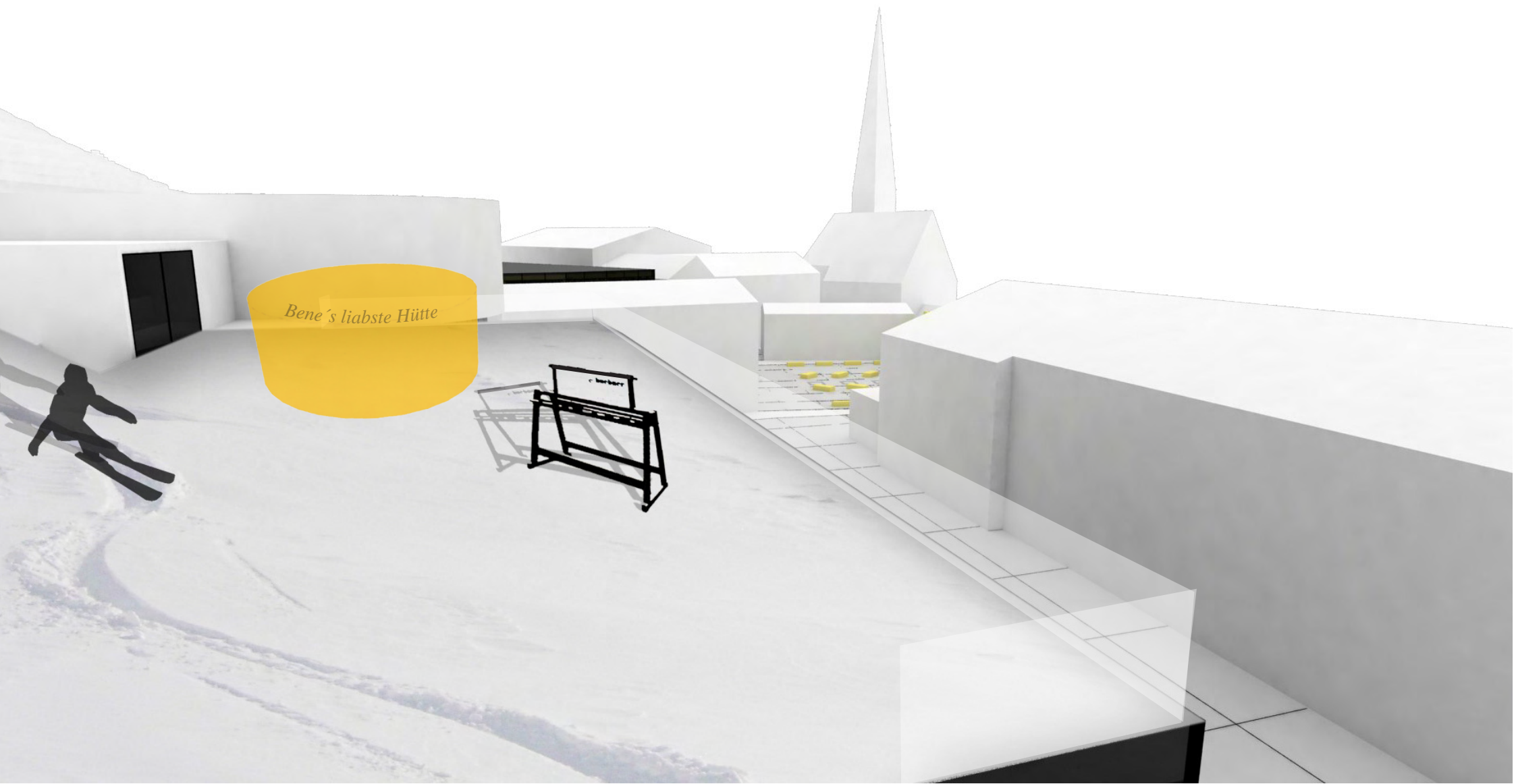
Platzgestaltung Blickrichtung 3

Sommer



Platzgestaltung Blickrichtung 4

Winter

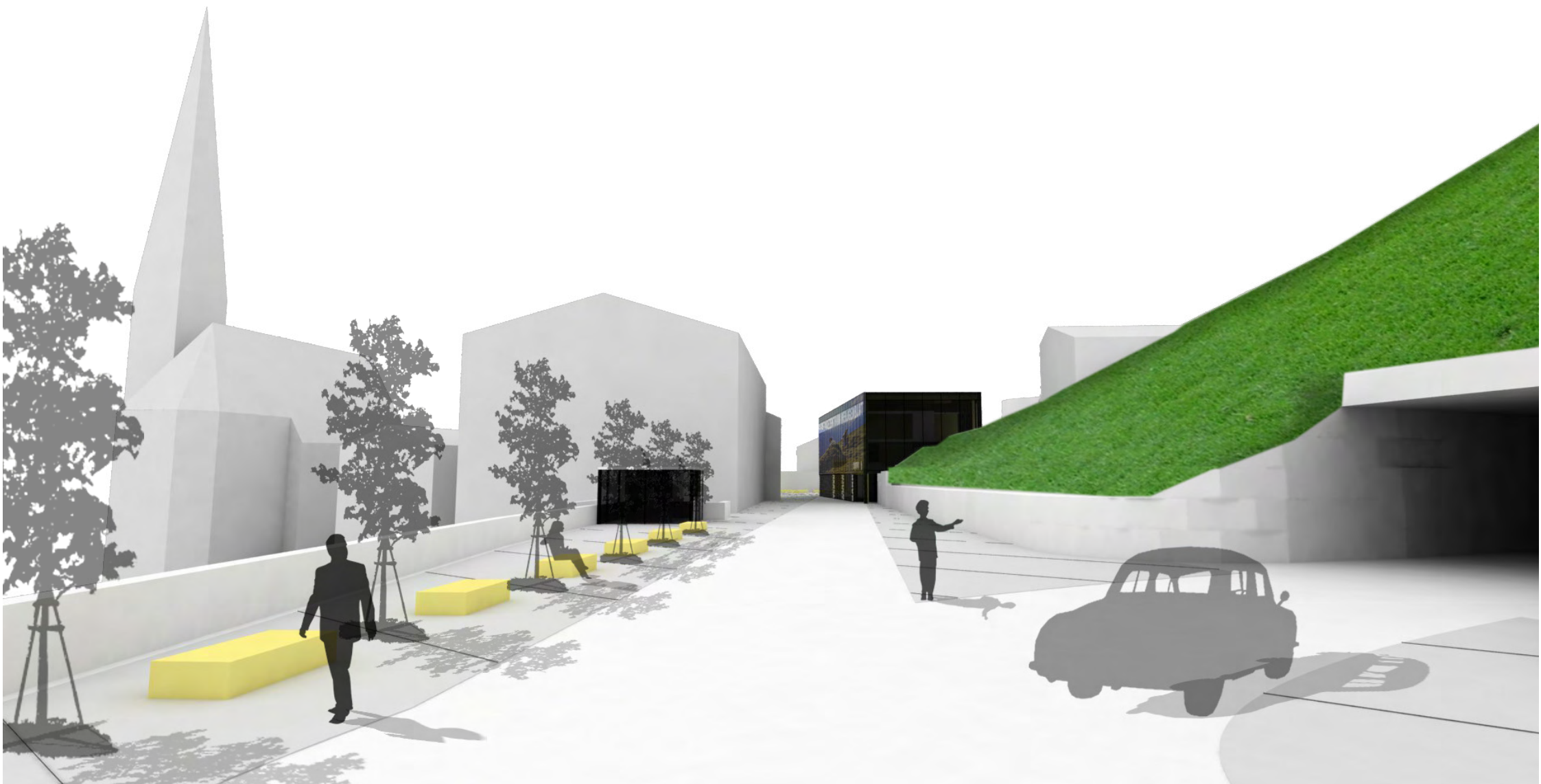


Platzgestaltung Blickrichtung 4

Sommer



Platzgestaltung Blickrichtung 5





Schlusswort

Ein Dankeschön.....

meiner Familie, die mich immer unterstützt hat

meinen Eltern Waltraud und Anton Bernhardt

meinen Freunden und Kollegen die mir immer mit Rat und Tat beistanden, insbesondere Erich, Oli und Thomas

dem Institut für Architekturtechnologie mit Frau Helga Schweizer und Herrn Univ.-Prof. Dipl.- Ing. Roger Riewe

der Gemeinde Heiligenblut und dem Tourismusbüro Heiligenblut

Bildnachweis

Seite 8	vgl http://www.hohetauern.at/de/bildarchiv/item/12/asInline.html
Siedlungsformen / Bauweisen	14
Einzel- und Streusiedlung	Milan, Wolfgang : Dorflandschaft : alte und neue Dorfbilder aus Österreich, S 157
Hochalpine Streusiedlung	Milan, Wolfgang : Dorflandschaft : alte und neue Dorfbilder aus Österreich, S 156
Haufendorf	Milan, Wolfgang : Dorflandschaft : alte und neue Dorfbilder aus Österreich, S 157
Alpiner Paarhofweiler	http://www.kappl.com/images/content/ortsinfo/big/weiler.jpg , 12.12.2009
Oberkärntner Paarhof	Milan, Wolfgang : Dorflandschaft : alte und neue Dorfbilder aus Österreich, S 120
Eneuerungen in gewachsener Baustruktur	16
Luigi Snozzi / Monte Carasso	
schwarzweiß	Snozzi, Luigi : Monte Carasso - die Wiedererfindung des Ortes, S 36
farbe	http://tracks.myswitzerland.com/Fotos/B00880_2.jpg , 12.12.2009
Schneider & Lengauer / „Haus de calce“ Kals	
linksunten	http://www.kals.at/asp_service/upload/content/haus_de_calce_paul-ott%283%29.jpg , 12.12.2009
rechtsunten	http://www.schneider-lengauer.at , 12.12.2009
Verkehrsfreiheit	22
Ortgefüge von Zermatt	http://www.laufspass.com/laufberichte/2007/images/zermatt-marathon-2007-08.jpg , 13.12.2009
Logo G.A.S.T. - Orte	http://www.gast.org/kriterie.htm , 13.12.2009
Dorfbahn Serfaus	http://www.funimag.com/funimag13/serfaus02.htm , 13.12.2009
Ortsgefüge im Sommer	http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/66/Serfaus_sommer.jpg , 13.12.2009
Hauptplatz von Osten	http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/105543.jpg , 13.12.2009
Die Murpromenade	http://cms.graztourismus.at/cms/dokumente/10008061/5ecd3a14/094_Frohnleiten_.jpg , 13.12.2009
Hauptplatz von Westen	http://www.flickr.com/photos/dusanv/3406626519/sizes// , 13.12.2009
Logo SAMO	http://www.tourismus-werfenweng.at/de/sanfte-mobilitaet/logo_samo.jpg , 13.12.2009
Umsteigen auf Elektrofahrzeuge	http://www.tourismus-werfenweng.at/de/sanfte-mobilitaet/samo-head-1.jpg , 13.12.2009
Geografische Lage	37
Österreich	vgl. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/61/Austria_location_map.svg
Gemeindegrenzen	vgl. http://www.kagis.at
Anreise	vgl. http://www.tiscover.com/at/images/RGN/472/RGN472at/LAGE.GIF
Bebräuche und Sitten	40
Bauern als Landschaftsarchitekten	Hutter, Clemens M.: Grossglockner- Sämerpfad Römerweg Hochalpenstraße, S 145
Rotte Winkl 1957	Ertl, Rudolf-Franz : Heiligenblut das Glocknerdorf, S 299
Trachtenmusikkapelle Heiligenblut 2001	Ertl, Rudolf-Franz : Heiligenblut das Glocknerdorf, S 564
Entwicklung zum Tourismusort	42/43
Büste Salm-Reifferscheidt-Krautheim	http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0d/Klgft_Dom_Nordeingang_Bueste_Salm.jpg , 13.12.2009
Ölgemälde Großglockner Markus Pernhart 1860	Hutter, Clemens M.: Grossglockner- Sämerpfad Römerweg Hochalpenstraße, S 16
Glocknerhaus 1886 Pohl, HeinzDieter : Die Bergnamen der hohen Tauern, S 73	
Geschichtliche Entwicklung der Hochalpenstraße	Hutter, Clemens M.: Grossglockner- Sämerpfad Römerweg Hochalpenstraße, S 54
Verwaltungsgebiet des Nationalpark Hohe Tauern	http://www.cusoon.at/original/1191574910/nationalpark-hohe-tauern-matrei-i-o.png , 13.12.2009
Karl Schranz / Rennverlauf	Ertl,Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf, S 575/572
Eingang Ost	52
1863	Ertl,Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf, S 11
Dorfmitte	54/56
Umgestaltung des Dorfplatzes 1982	Ertl,Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf, S 158
Neubau des Gemeindezentrums 1955	Ertl,Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf, S 152
Umbau des Dorfsaales 1990	Ertl,Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf, S 160
Verkehrsnetz	62
Bild rechts mitte	Ertl,Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf, S 161
Masterplan 2009	64
links unten	siegl+kaiser: heiligenblut2015_endbericht_feb09.pdf, S 43
rechts oben	siegl+kaiser: heiligenblut2015_endbericht_feb09.pdf, S 45

Alle anderen Archiv Hannes Bernhardt

Literaturnachweis

Milan, Wolfgang : Dorflandschaft : alte und neue Dorfbilder aus Österreich / Österr. Agrarverl., 1997 . - VI

Snozzi, Luigi : Monte Carasso - die Wiedererfindung des Ortes / Birkhäuser, 1995

Architekten Schneider&Lengauer <http://www.schneider-lengauer.at>

Pohl, Heinz-Dieter: Die Bergnamen der Hohen Tauern / Österr. Alpenverein, 2009

Hutter, Clemens M.: Grossglockner- Säumerpfad Römerweg Hochalpenstraße / Residenzverlag, 1985

<http://www.gast.org/kriterie.htm>

http://de.wikipedia.org/wiki/Dorfbahn_Serfaus

<http://www.tourismus-werfenweng.at/de/sanfte-mobilitaet/>

Rogy, Heidi: Tourismus in Kärnten / Verl. d. Geschichtsvereines für Kärnten, 2002

Walter, Richard: Snowsport Austria - Die österreichische Skischule / Verlag Brüder Hollinek, 2007

Ertl, Rudolf-Franz: Heiligenblut das Glocknerdorf / Eigenverlag Gemeinde Heiligenblut, 2002

