



# Studie über die Innenentwicklungsmöglichkeiten des Stadtzentrums Bischofshofen



März 2023

Herausgeber:  
Fachhochschule Salzburg  
Studiengang Smart Buildings in Smart Cities  
Markt 136 a  
5431 Kuchl

Projektteam:  
FH-Prof. Dr Stefan Netsch (stefan.netsch@fh-salzburg.ac.at)  
DI Thomas Feger

Stadtgemeinde Bischofshofen  
Ing. Mag. Heinz Neumayer

Das vorliegende Forschungsprojekt wurde mit Fördermitteln der  
Wohnbauforschung des Landes Salzburg unterstützt.



Kapitel	Inhalt
	Vorwort der Gemeinde
1	Einleitung Flächen sparen Doppelte Innenentwicklung
2	Räumliche Situation & Topographie Analyse der aktuellen Situation Zahlen & Fakten zur Wohnraumentwicklung Überörtlicher Verkehr Bebauungsstruktur & Nutzungsverteilung
3	Fokus auf das Zentrum Bebauungsstruktur des Zentrums Verkehrsstruktur des Zentrums Realisierte Nachverdichtungen Potentielle Nachverdichtungen
4	Resümee Handlungsempfehlungen für Gemeinden
5	Zusammenfassung
	Quellenverzeichnis

„Wachsen im Inneren“ ist eine viel zitierte Vorgabe in Zeiten des stetigen Wachstums. Doch wie kann man weiteren Wachstum ermöglichen, ohne einen weiteren Flächenfraß zu verursachen. Zusätzlich ergibt sich für jede Gemeinde die unvermeidliche Herausforderung des Mitwachsens der sozialen Infrastruktur.

Dies sind nur ein paar Themenfelder, welche in der vorliegenden Studie mit Herrn Prof. Netsch bearbeitet wurde. Im Grunde geht es um das Potential der Schaffung von Wohn- und Lebensraum im Stadtgebiet ohne weitere Widmungen in den Randbereichen der Siedlungen. Das Ziel sollte hierbei immer sein, die Wege zwischen Wohnen, Arbeit und Schule bzw. Kindergarten so kurz wie möglich zu halten, um nicht noch den Individualverkehr durch die Schaffung von abgelegenen Siedlungen zu verstärken. Gleichzeitig hat uns aber gerade die zurückliegende Pandemie gezeigt, wie wichtig auch ausreichender öffentlicher Raum bzw. direkt angrenzende Naherholungsbereich sind.

Wir danken Herrn FH-Prof. Dr Netsch für die Ausarbeitung der Studie und dem Aufzeigen von innerstädtischen Flächen mit Potential zur Nachverdichtung.

Die Zusammenarbeit und die Gespräche mit Herrn Prof. Netsch waren uns eine große Freude, da beide Seiten jeweils von ihrer unterschiedlichen Sichtweise profitiert haben. Die vorliegende Studie ist sicher eine über den jetzt betrachteten örtlichen Bereich von Bischofshofen hinausgehende Diskussionsgrundlage für andere Gemeinden, welche ein „Wachsen im Inneren“ anstreben.

Hansjörg Obinger

Bürgermeister Bischofshofen

Wohndruck, Nachverdichtung oder Reurbanisierung sind Begriffe, die besonders für den städtischen Raum zutreffend sind. Es zeigt sich zunehmend, dass diese Entwicklungen auch in Klein- und Mittelstädten im ländlichen Raum eine Aufgabe für die Planung darstellen, damit die Wohnraumversorgung nahe an den Ortszentren gesichert ist.

Die Stadt Bischofshofen liegt im direkten Einzugsbereich von Salzburg und ist per Bahn und Auto sehr gut zu erreichen. Aufgrund der günstigen Lage ist der Entwicklungsdruck in der Stadt hoch, wodurch eine kontinuierliche Nachfrage nach Wohnraum besteht. Die Herausforderung für die Stadt sind geringe bis fehlende Flächenpotentiale, eingeschränkte räumlicher Erweiterungsmöglichkeiten bedingt durch die Topografie, Flusslauf und die Verkehrsachsen.

Die Siedlungsstruktur wird durch ein kompaktes Nutzungsgemischtes Ortszentrum bestimmt, welches im Süden in einen Gewerbe- und Einzelhandelsbereich übergeht. Der Norden ist mehr durch eine Wohnbesiedelung strukturiert, die durch soziale Infrastruktur gegliedert ist.

In der bestehenden kleinteiligen, fragmentierten Wohnbebauung sind nur wenige Flächenpotentiale, meist als freie Restparzellen, Arrondierungen oder kleinräumige Konversionen zu finden.

Die Stadt Bischofshofen verfolgt seit mehreren Jahren die aktive Innenentwicklung und beschränkt sich dabei nicht nur auf das Ortszentrum, sondern bezieht auch die umliegenden Wohngebiete mit ein.

Ziel des Projektes ist es zu ermitteln, welche weiteren Flächenpotentiale im Zentrum, unter der Berücksichtigung der doppelten Innenentwicklung, vorhanden sind und wie diese baulich umgesetzt werden können.

Der Flächenverbrauch in Österreich ist mit täglich 11,5 ha etwa das Fünffache des beabsichtigten Zielwertes. Die Problematik ist dabei, dass der Boden eine nicht vermehrbare Ressource darstellt und neben der Besiedlung besonders auch die Funktion der Lebensmittelproduktion besitzt und leistet durch die Versickerungsfähigkeit einen Beitrag zum Klimaschutz. (WWF Bodenreport 2021)

Die Reduktion des Flächenverbrauches ist alternativlos und eine Verdichtung der bestehenden Ortskerne ist eine der Möglichkeiten für Städte, um langfristig die Besiedlung kompakt zu halten, die lokale Baukultur zu fördern ohne neue Flächen auszuweisen, wodurch die regionale Baukultur erhalten bleibt. Neben den ökologischen sind ebenso ökonomische Gründe zu beachten, was sich besonders dadurch auswirkt, dass die Innenentwicklung der Zersiedelung entgegenwirkt. (siehe MORECO Haushaltsrechner <http://www.moreco.at/>) Langfristig bedeutet dies für die Gemeinden, dass kei-

ne weitere technische und verkehrliche Infrastruktur gebaut und unterhalten werden muss. Vielmehr wird die bestehende Infrastruktur intensiver genutzt und kann an den Stellen, an welchen durch eine Verdichtung ein erhöhter Bedarf besteht, weiter ausgebaut bzw. adaptiert werden. Die Fokussierung auf die Verdichtung nach Innen ist für die Städte die Möglichkeit um diese für die Zukunft weiterzubauen und neuen Wohnraum zu schaffen. Dabei bestehen die Chancen und Möglichkeiten nicht nur auf die einzelnen Projekte zur Verdichtung zu reagieren. Es gilt diese Projekte, welche in der gesamten Stadt bestehen in eine gesamtheitliche und übergreifende Strategie und Arbeitsmethodik zu integrieren. Ziel der Planung sollte es sein, die bauliche Dichte an geeigneten Orten zu erhöhen, damit neuen Wohnraum zu schaffen, aber auch um bestehende Strukturen dafür zu nutzen. Neben den sozialen Infrastrukturen (z.B. Kindergarten, Schulen, etc.) ist besonders der öffentliche Raum dabei zu berücksichtigen, da durch die Innenentwicklung der Bedarf und die Nachfrage steigen wird. Gleiches gilt für die Erschließung, da das Straßennetz sich nicht verändern wird, aber der Bedarf durch die Bewohner steigt. Daher ist die Thematik der Nachverdichtung durch die Innenentwicklung nicht als eine reine Schaffung von zusätzlichem Wohnraum zu sehen, sondern muss im Zusammenhang mit einer übergreifenden Planung verstanden werden.



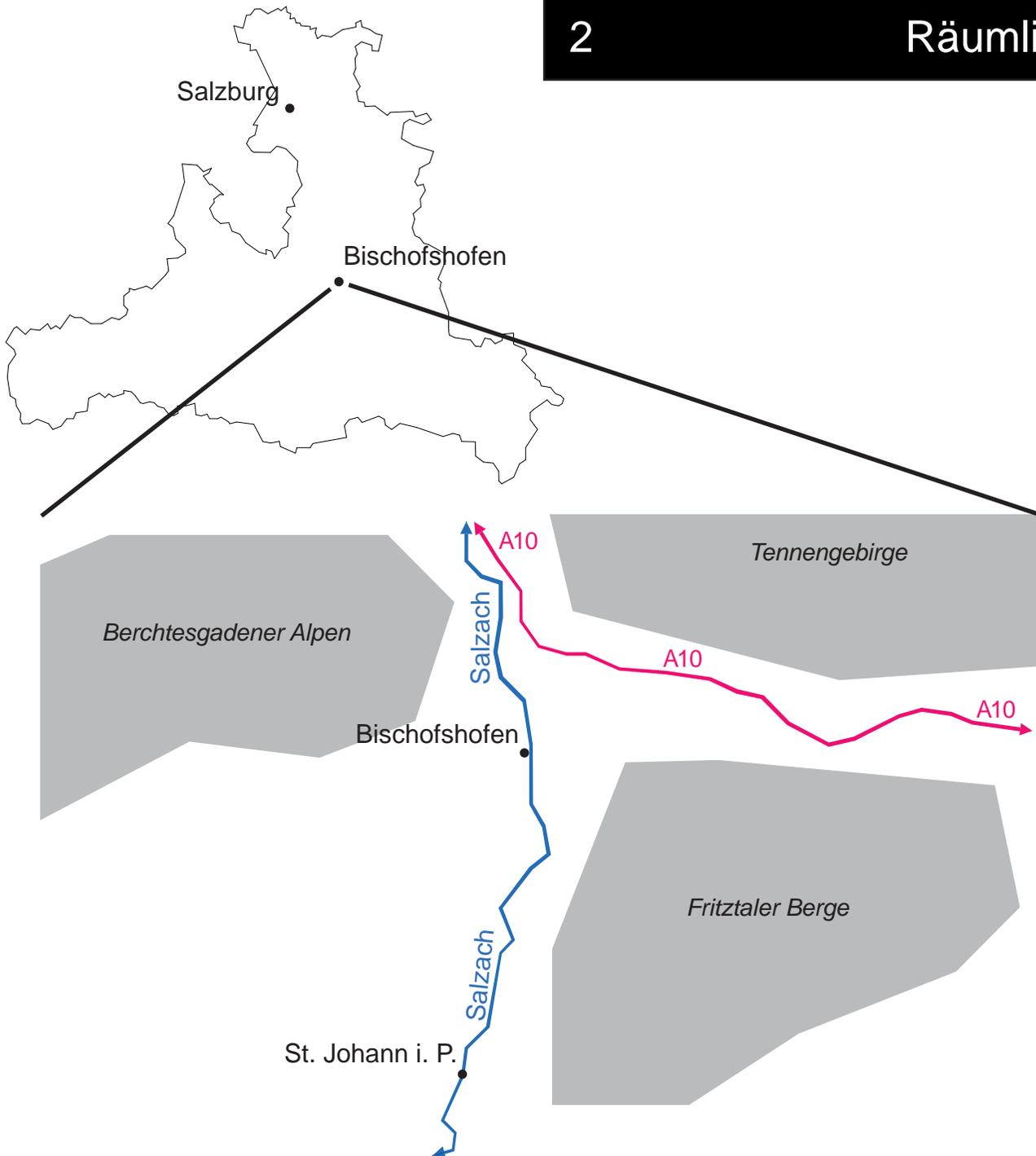
Abb.;  
Bodenverbrauch pro  
Tag in ha  
Quelle: UBA  
Grafik: WWF

Die Nachfrage nach neuem Wohnraum ist in den meisten Städten, unabhängig von der jeweiligen Größe, hoch. Es gilt für die Städte dabei zu beachten, dass neben der Nachfrage nach neuen Wohnungen, welche besonders durch die Zunahme der Einpersonenhaushalte bedingt wird auch der Kostendruck auf die öffentlichen Infrastrukturen zunehmen wird. Dies betrifft neben der lokalen Mobilität, besonders auch

den öffentlichen Freiraum und auch die soziale Infrastruktur. Durch die Innenentwicklung wird der Bedarf an innerstädtischen Freiflächen und Naturräume erhöht. Dadurch ergibt sich ein Konflikt mit der steigenden Bedeutung des Grüns für den Klimawandels und die Lebensqualität. Eine Herausforderung für die Städte besteht darin einen öffentlichen Freiraum herzustellen, welcher durch viele verschiedene Nutzergruppen in der Stadt angenommen wird und deren Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus besitzen die Freiflächen die Anforderungen in den zunehmend wärmeren Sommern zur Abkühlung der Orte beizutragen. Dieser Konflikt muss aber unter dem Gesichtspunkt knapper werdender verfügbarer Flächen bewertet werden. Die möglichen Potentiale aus der Innenentwicklung können durch die naturräumlichen Begebenheiten limitiert sein. Beispielsweise wenn das Grün in der Stadt neben der Erholungsfunktion auch ökologische und wirtschaftliche besitzt, wie beispielsweise durch eine dezentrale und naturnahe Regenwasserbeseitigung. Ebenso steigt der Druck auf soziale Einrichtungen, wie Kindergärten, Schulen oder Senioreneinrichtungen. Auch diese müssen der steigenden Nachfrage entweder durch Neubau oder effizientere Nutzung mitgedacht werden.



Abb.: Besser Bauen in der Mitte - Handbuch zur Innenentwicklung  
(Quelle: Baukultur Bundesstiftung)



Die Mittelstadt Bischofshofen liegt zentral im Bundesland Salzburg circa 45 km südlich von der Landeshauptstadt Salzburg entfernt. Bischofshofen besitzt eine Tallage und wird durch die Salzach und wichtige Verkehrsachsen zweigeteilt. Wobei sich das Zentrum überwiegend am westlichen Salzachufer befindet.

Begrenzt wird die Stadt durch die umliegenden Berge. Westlich der Stadtgemeinde liegen die Berchtesgadener Alpen, nordöstlich das Tennengebirge und südöstlich die Fritztaler Berge. Gemeinsam mit der Bezirkshauptstadt St. Johann im Pongau bildet sich das Bischofshofen-St.-Johanner Becken.

Nördlich der Stadt führt die Autobahn A10 in Richtung Nord (Salzburg) oder Richtung Süd (Kärnten).

Die Mittelstadt ist vor allem durch die sehr gute öffentliche Verkehrsanbindung und als Verkehrsknotenpunkt und Drehscheibe für Park und Ride mit der Bahn für die Bewohner in der Region entscheidend.

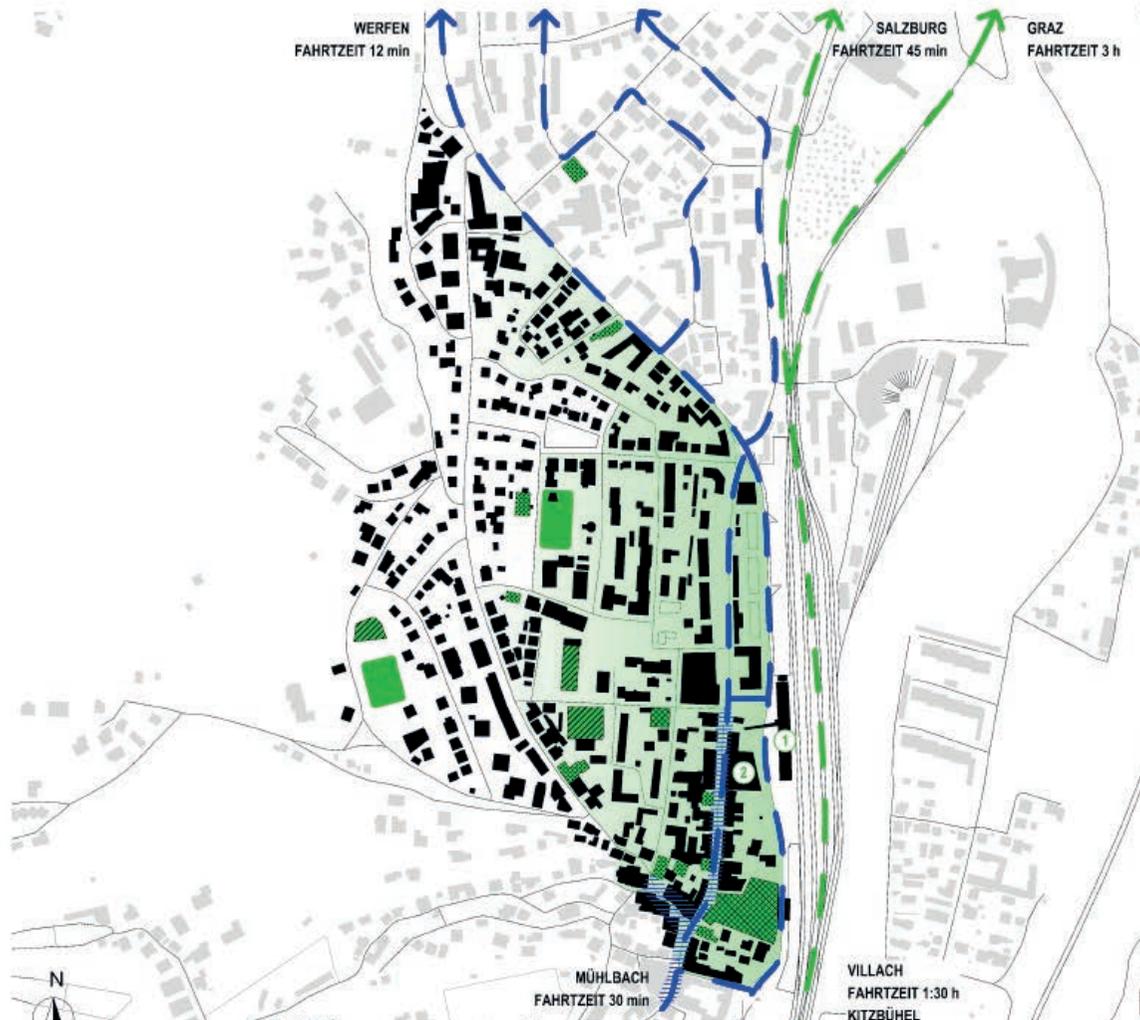


Die Flächen der Stadt zur Weiterentwicklung sind durch die Lage und bisherige Siedlungsentwicklung begrenzt. Im Rahmen einer Lehrveranstaltung wurde im Wintersemester 2019/2020 durch Studierende der FH Salzburg die aktuelle räumliche Situation der Stadtgemeinde Bischofshofen untersucht.

Generell wurden Nachverdichtungs- und Weiterentwicklungspotentiale erhoben, sowie mögliche Szenarien bzw. mögliche nachhaltige Nutzungen der bereits erschlossenen Flächen aufgezeigt.

Im Zentrum wurde durch die Studierenden das Risiko der Leerstände aufgezeigt. Wobei hierbei zugleich die Chance eines autofreien Bereiches erkannt wurde, sowie die Stärke der Fußläufigkeit im Bereich des Zentrums.

Auf der Abbildung links sind beispielhaft die Chancen die durch die Studierenden erkannt wurden und wie diese zukünftig genutzt werden können. Es zeigt sich, dass durch ein strategisches Flächenmanagement bestehende Nutzungen erweitert und die dazugehörigen Flächen intensiver genutzt werden können.



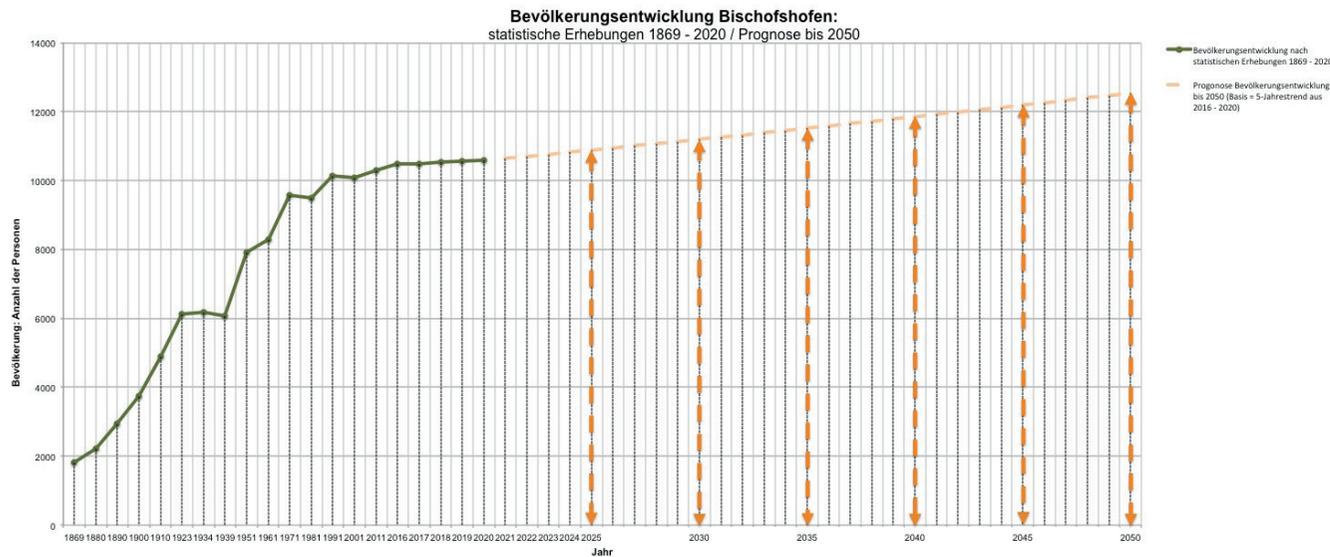
des Ortes wird das Angebot um den Citybus erweitert, der die



#### LEGENDE

##### Stärken

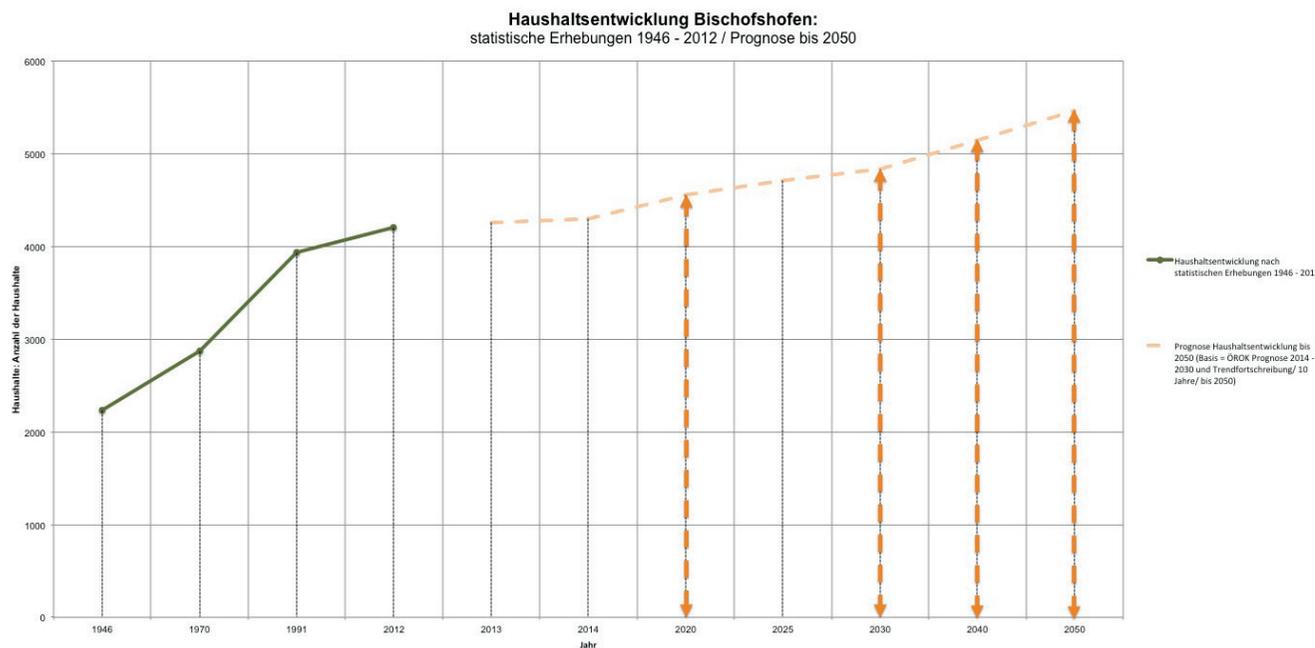
- Schulen, Kindergarten
- öffentliche Freifläche
- Shopping, Einkaufen
- Stadtkern/Wohnversorgung
- Ärzte, Apotheken
- Begegnungszone
- ① Bahnhof - Anbindung an den Fern- und Regionalverkehr
- ② Bahnhofstraße - Einkaufsmöglichkeiten und Wochenmarkt
- Busverbindung
- Bahnstrecke

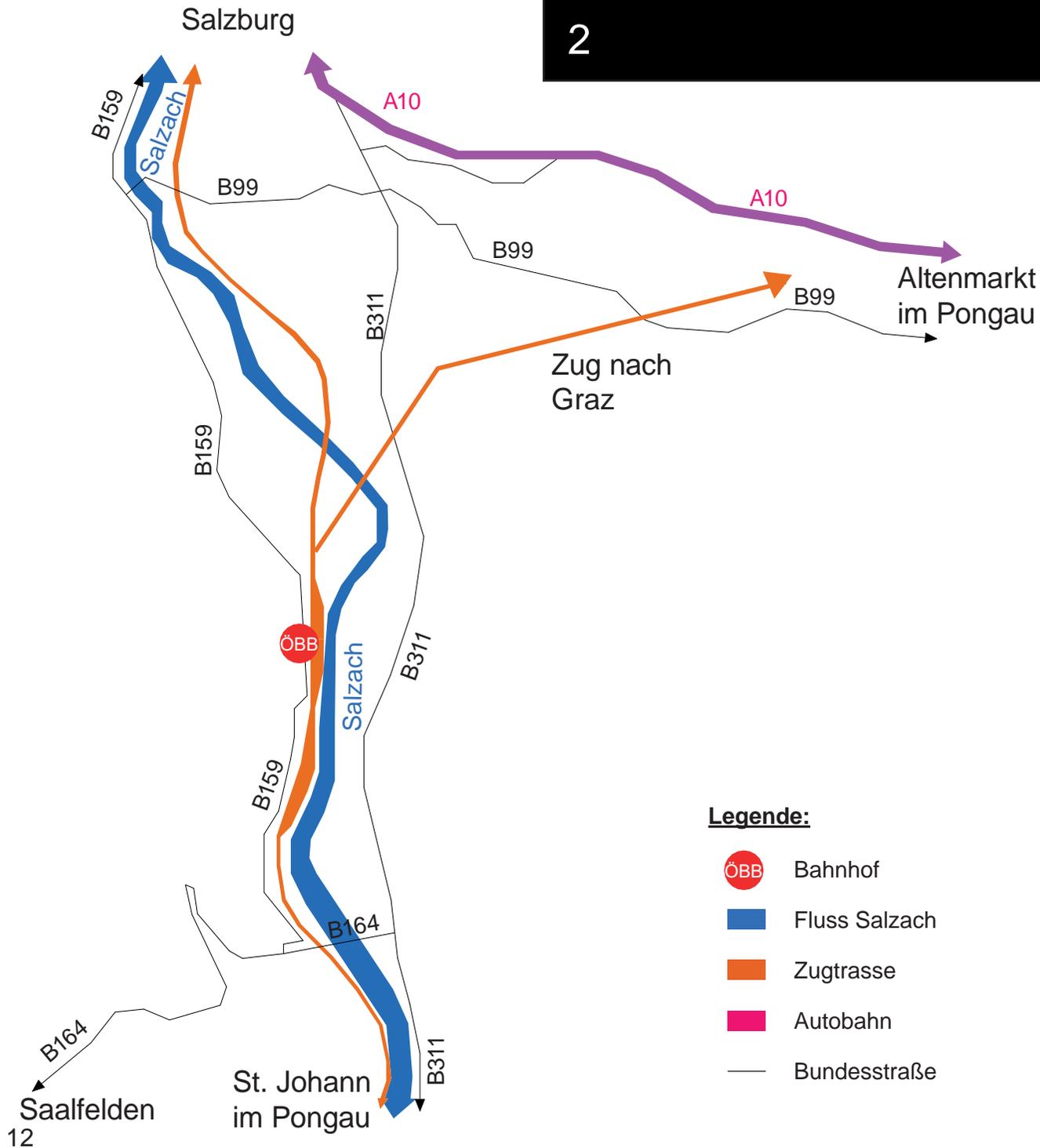


Die Grundlagen der Datenaufbereitung stammen von der Stadtgemeinde Bischofshofen, sowie von den Plattformen Statistik Austria, Urbistat und dem Amt der Salzburger Landesregierung.

Wie in der oberen Abbildung ersichtlich, wird die Bevölkerung von Bischofshofen moderat weiter wachsen. Derzeit bewohnen 10.580 Personen (Stand 2020) die Stadtgemeinde. Bereits im Jahr 2030 ist mit einer Bevölkerungszahl von ca. 10.900 Personen zu rechnen. Für das Jahr 2050 wird eine Personenanzahl von ca. 12.550 Personen prognostiziert, die das Gemeindegebiet von Bischofshofen bewohnen werden. Besonders der aktuelle Trend zur Zunahme der Singlehaushalte wird dadurch weiter zu einer erhöhten Nachfrage nach Wohnraum sorgen. Dies bietet die Chance neue Wohnformen speziell für diese Nutzergruppe zu entwickeln und einzuführen.

Bedeutend für die Wohnraumentwicklung ist jedoch nicht die Bevölkerungsentwicklung, sondern der Bedarf an Wohnungen. Kongruent zum Bevölkerungswachstum steigen auch die Haushalte mit den Jahren und somit wird ein Bedarf an neuem Wohnraum entstehen. Im unteren Diagramm ist ersichtlich, dass innerhalb der nächsten 30 Jahre (2020-2050) eine Anzahl von 915 neuer Haushalte geschaffen werden sollten um die wachsende Bevölkerung unterbringen zu können.





Die verkehrstechnische Anbindung von Bischofshofen ist insgesamt ausgezeichnet. Neben dem nördlich gelegenen Autobahnanschluss nach Salzburg / Klagenfurt verfügt die Stadt über einen Haupterschließung die parallel zur Bahntrasse verläuft und dadurch das Zentrum entlastet. Entlang dieser Trasse befinden sich zahlreiche Einzelhandels- und Gewerbestandorte, sowie zentrale Parkflächen (z.B. Shopping Zentrum Karo, Bahn, etc.).

Ebenso ist die Anbindung per Bahn sehr regelmäßig und es besteht tagsüber eine fast halbstündige Anbindung und eine Fahrzeit von ca. 40 bis 60 Minuten nach Salzburg. Aufgrund des Knotenpunktes werden die Strecken ins Ennstal mit der Gisela Bahn (Tirol-Salzburg) verbunden. Hierbei handelt es sich auch um die einzige Strecke die innerösterreichisch Westösterreich mit dem Rest verbindet.

Zusätzlich zu den Linienbussen gibt es in Bischofshofen einen Stadtbuss, welcher sämtliche Stadtteile mit dem Bahnhof als zentralen Ausgangspunkt verbindet.

#### Legende:

-  Bahnhof
-  Fluss Salzach
-  Zugtrasse
-  Autobahn
-  Bundesstraße

## 2

## Bebauungsstruktur &amp; Nutzungsverteilung

Abb. 1



Quelle: SAGIS



Abb. 2



Abb. 3



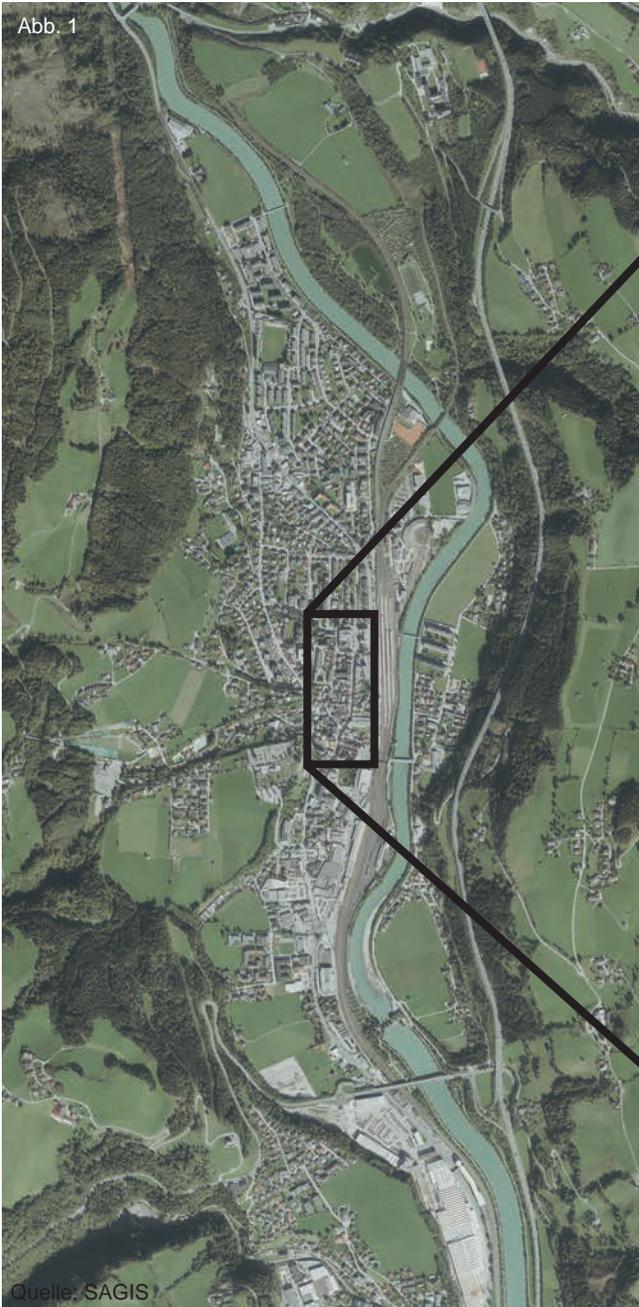
Abb. 4

Im Luftbild (Abbildung 1) ist ersichtlich, dass Bischofshofen eine sehr heterogene Bebauungsstruktur aufweist, die sich entlang der Topographie des Salzachtals orientiert. Generell stehen sämtliche Gebäude frei, lediglich im Zentrum gibt aneinandergebaute Gebäude, wodurch ein kompaktes Zentrum wahrgenommen wird. Vor allem die größeren Gebäude der Industrie und des Gewerbes sind im Süden des Gebietes der Stadtgemeinde situiert. (Abb. 2 und 4)

Der Norden dient hauptsächlich dem Wohnen, hier findet man vor allem Mehrfamilienhäuser in Zeilenform und vereinzelt Einfamilienhaussiedlungen.

Im Zentrum hingegen finden sich im Osten der Bahnhof und angrenzend Gebäude mit Gewerbe und Wohnen. Weiter im Westen sind Mehrfamilienhäuser bis hin zu Einfamilienhäusern zu finden.

Abb. 1



Zur Erhebung der Innenentwicklungsmöglichkeiten wurde das Zentrum von Bischofshofen ausgewählt, da dort zum einen die kompakteste Bauweise bereits besteht aber auch weil durch die gemischte Nutzung ein breites Angebot an Infrastruktur vorhanden ist. Hierbei werden vor allem die Umgebung Bahnhofstraße sowie die Sparkassenstraße genauer betrachtet. Begrenzt wird der Bereich südlich durch die Pfarrkirche und dem Gemeindeamt sowie im Norden durch die Kinostraße.

Zur Orientierung finden markante Punkte im Zentrum von Bischofshofen:

- (1) harry's home Hotelneubau
- (2) H&M mit darüberliegendem Wohnbau
- (3) KARO Shoppingcenter
- (4) Stadthaus Bischofshofen (Hartlauer)
- (5) Pfarrkirche und Gemeindeamt



Abb.1



Abb.2



Abb.3



Abb.4



Abb.5

- (1) harry's home Hotelneubau
- (2) H&M mit darüberliegendem Wohnbau
- (3) KARO Shoppingcenter
- (4) Stadthaus Bischofshofen (Hartlauer)
- (5) Pfarrkirche und Gemeindeamt (FOTO NEU!!)

### 3

## Bebauungsstruktur des Zentrums



Abb. 1



Der nördliche Eingang des Stadtzentrums wird bereits durch eine bauliche Transformation geprägt. Dort ist eine Nutzungsmischung anzutreffen, welche auch sich in der baulichen Kubatur bemerkbar macht. (Abb.1)



Abb. 2

Das Zentrum weist eine heterogene gewachsene Stadtstruktur auf. So ist im Süden des heutigen Zentrums auch die ursprüngliche kleinteilige Stadtstruktur vorhanden mit einerseits dem Stadtgemeindeamt und den engen Straßen, wobei zum Teil einige Gebäude bereits nachverdichtet werden konnten (z.B.: Stadthaus - Hartlauer). (Abb.2) Diese Kleinteiligkeit setzt sich in den Norden auf der Höhe des Einkaufszentrums KARO fort.

In diesem Bereich ist der Übergang durch die Änderung der Strassenbreiten auffällig. Im Gegensatz zum Ortszentrum mit Gassen und Plätzen, weiten sich die Strassenräume für eine mehr auf das Auto ausgerichtete Erschließung.

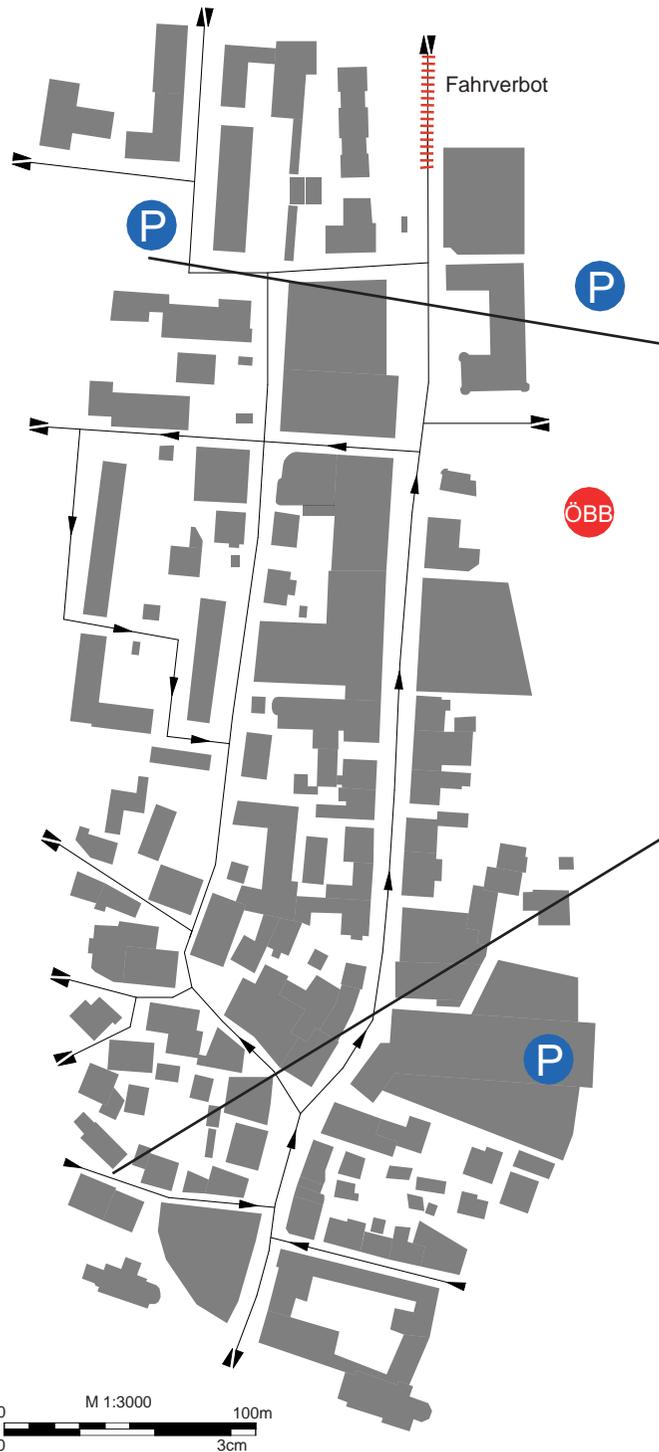


Abb. 3

Durch verschiedene Platzsituation mit der Mischung einer historischen und einer neueren Architektur entstehen im Zentrum geschützte Orte, die eine gemischte Nutzung fördern. (Abb.3)

# 3

## Verkehrsstruktur des Zentrums



Der Lageplan zeigt die gute Anbindung des Zentrums an den öffentlichen Nah- sowie Fernverkehr durch den Bahnhof Bischofshofen.

Zudem gibt es drei größere Parkplätze einmal im Norden in der Kinostraße gelegen (siehe Abbildung 1), nördlich des Bahnhofes parallel zur Durchgangsstraße, sowie im Süden die Parkplätze des Einkaufszentrums KARO. Weiters gibt es über dem Zentrum verteilt (auch in der Begegnungszone) vereinzelt Park- und Haltemöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr.

Ein Entwicklungspunkt der Zukunft ist der Bereich des Ankommens am Bahnhof. Durch den Sprung in der Topographie zwischen diesem und dem Stadtzentrum kann es zu einer unklaren Routenführung kommen.

### Legende:

-  Bahnhof
-  Parkplatz
-  Einbahn



Abbildung 1: **Harry's home** ist ein Gebäude im nördlichen Zentrumsbereich und ist als 8-stöckiger Hotelgebäudekomplex konzipiert, welcher sich in Richtung Stadtzentrum öffnet.



Abbildung 2: **Stadthaus Bischofshofen** ist das Gebäude hinter dem Stadtgemeindeamt und passt sich in die Umgebung trotz der hohen Dichte ein, da es die Topographie miteinbezieht.

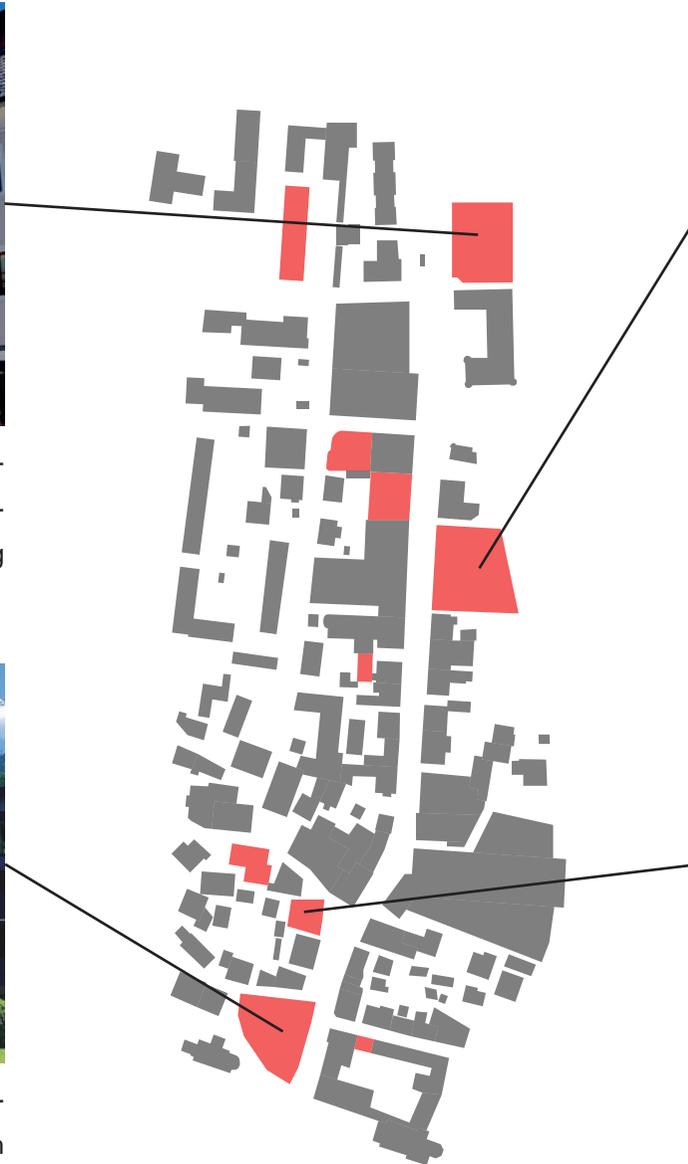


Abb. 3



Abbildung 3: **Wohn- und Geschäftshaus** welches es schafft durch die Ausnutzung der Topographie eine klare Raumkante bildet, sich aber mit Geschäften zum Zentrum öffnet.

Abb. 4



Abbildung 4: **Raiffeisenbank Bischofshofen** wurde mitten im Verkehrsknotenpunkt der Begegnungszone realisiert und wertet durch moderne Architektur den Platzbereich auf.



Mithilfe vom Modell des Zentrums konnten Nachverdichtungspotentiale lokalisiert werden, welche wiederum bei einem Lokalaugenschein geprüft wurden. Dabei wurden vor allem Gebäude mit einer geringen Stockwerksanzahl, sowie unbebaute Flächen oder Flächen, welche umgenutzt werden könnten betrachtet. Es wurden fünf verschiedene Standorte ermittelt und jeweils Lösungen ausgearbeitet. Sowie deren Flächen, sowie Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) im Bestand und in der geplanten Nachverdichtung berechnet.

Folgende Standorte wurden hierzu untersucht:

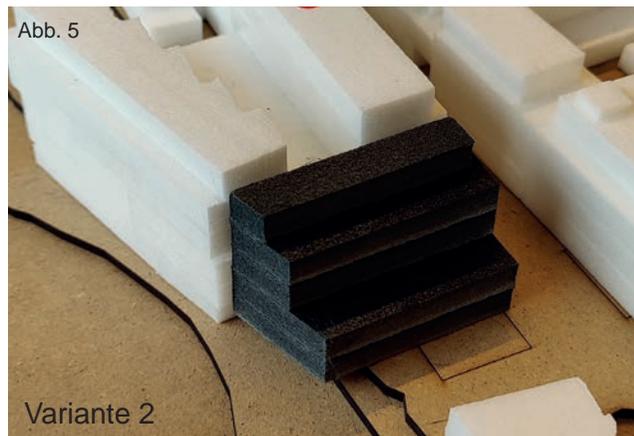
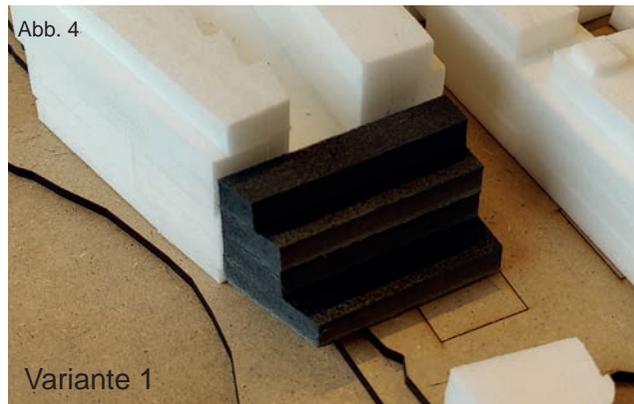
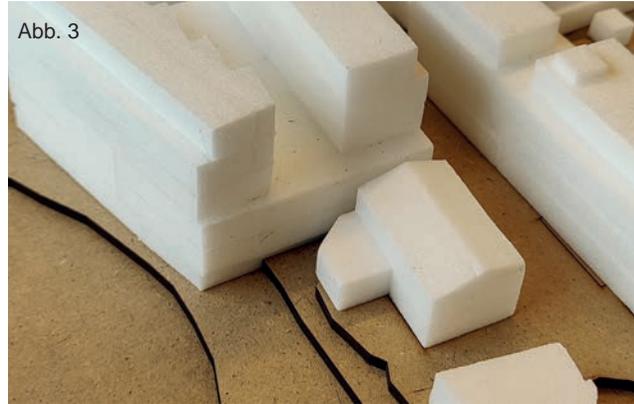
- (1) Bahnhofstraße 36
- (2) Bahnhofgasse Erweiterung H&M
- (3) Sparkassenstraße 4 & Bahnhofstraße
- (4) Bahnhofstraße 3a
- (5) KARO Erweiterung

Ermittelt wurde in Abhängigkeit der vorgeschlagenen Dichten die Bruttogeschoßfläche. Diese setzt sich aus der Summe (Gesamtheit) aller einzelnen Geschoßflächen zusammen, welche aus den Außenabmessungen (äußeren Begrenzungen) der einzelnen Geschoße ermittelt wurde. Die Umrechnung auf eine realistische Wohnfläche erfolgt mit Faktor 1,5. Dies bedeutet beispielsweise je 150 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche können 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche realisiert werden.



### 3

## Bahnhofstraße 36



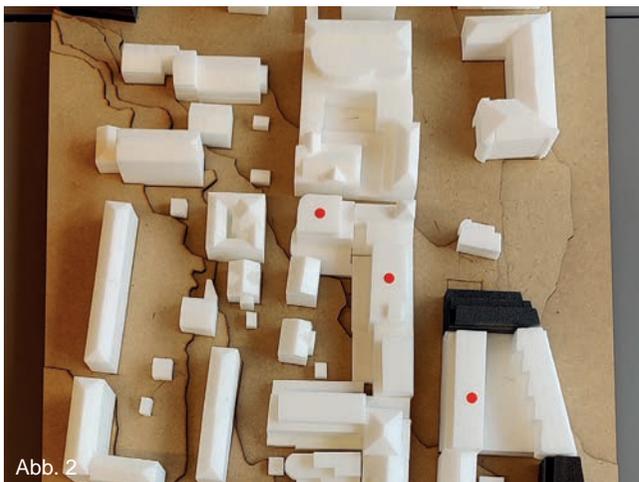
Adresse:	<i>Bahnhofstraße 36</i>
Grundstücksfläche:	<i>776m<sup>2</sup></i>
GRZ <sub>ALT</sub> :	<i>0,37</i>
GFZ <sub>ALT</sub> :	<i>0,75</i>
GRZ <sub>NEU VAR 1</sub> :	<i>0,67</i>
GFZ <sub>NEU VAR 1</sub> :	<i>1,70</i>
GRZ <sub>NEU VAR 2</sub> :	<i>0,67</i>
GFZ <sub>NEU VAR 2</sub> :	<i>2,37</i>

Derzeit befindet sich ein freistehendes Gebäude mit einer Bäckerei im Erdgeschoss. Am Gebäude gibt es zwei Seiten, welche wichtig sind. Einerseits jene die zur Begegnungszone der Bahnhofstraße situiert ist, andererseits jene die zur Fußgängerüberführung des Bahnhofs führt.

Es wurden zwei Varianten entwickelt in welchem im Erdgeschoss jedenfalls Gewerbe situiert wird.

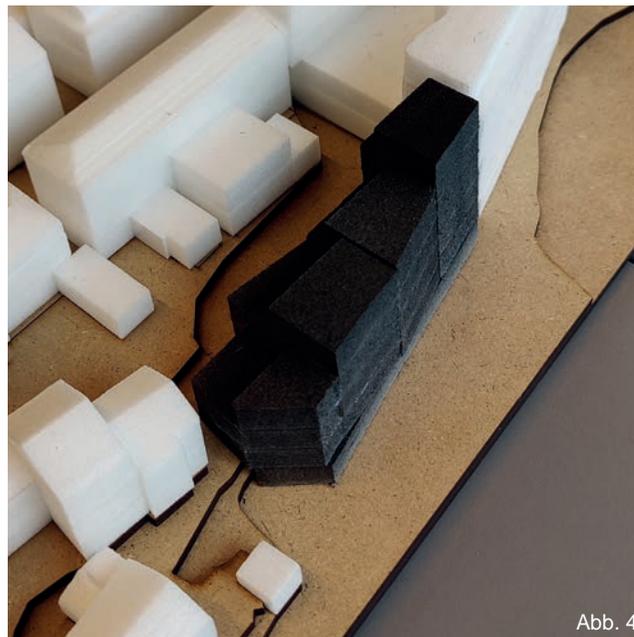
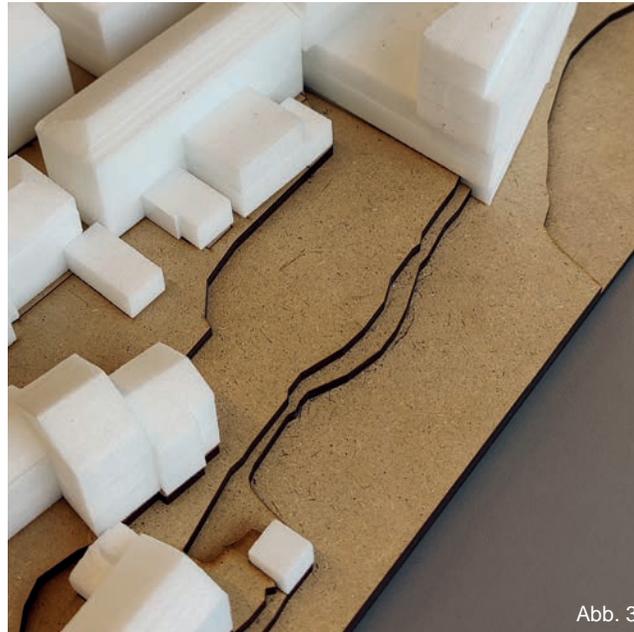
Bei Variante 1 wurde ein 4-stöckiger Gebäudekomplex mit einer gesamten Bruttogeschossfläche von 1.320m<sup>2</sup> entwickelt. Dies würde eine Wohnfläche von 880 m<sup>2</sup> oder 11 Wohnungen zu 75 m<sup>2</sup> ergeben.

Die Variante 2 hat ein zusätzliches Geschoss und ist somit um 620m<sup>2</sup> größer und hat somit eine Bruttogeschossfläche von 1.840m<sup>2</sup>. So könnten rund 16 Wohnungen a 75 m<sup>2</sup> bei einer Gesamtwohnfläche von 1225 m<sup>2</sup> entwickelt werden.





### 3 Bahnhofgasse Erweiterung H&M

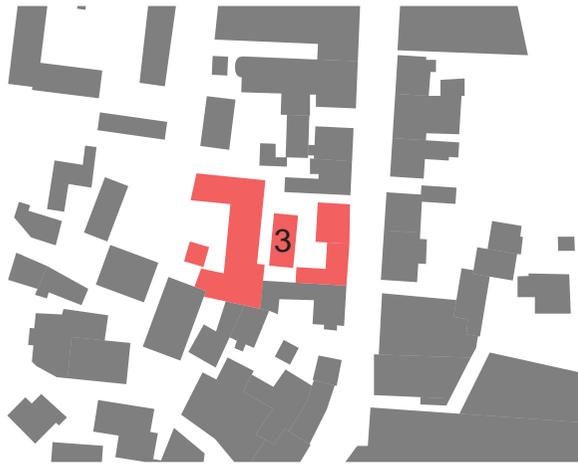


Adresse:	<i>Bahnhofgasse</i>
Grundstücksfläche:	1.244m <sup>2</sup>
GRZ <sub>ALT</sub> :	-
GFZ <sub>ALT</sub> :	-
GRZ <sub>NEU</sub> :	0,67
GFZ <sub>NEU</sub> :	3,15

Gegenwärtig befindet sich lediglich ein verbauter Hang, welcher eine Sichtbeziehung zum Bahnhof der Kleinstadt aufweist, am Standort. Der Standort hat eine Grundfläche von 1.244m<sup>2</sup>.

Durch eine innerstädtische Nachverdichtung könnten so Bruttogeschossflächen von 3.920m<sup>2</sup> entstehen, welche größtenteils zum Wohnen, jedoch auch für Gewerbe (aufgrund der Bahnhofsnähe) genutzt werden können. Insgesamt könnte so rund 2600 m<sup>2</sup> Wohn-/ Nutzfläche entwickelt werden. Dies könnte ein Wohnungsangebot von 15 bis 20 Wohneinheiten zu je 75 m<sup>2</sup> mit einer erweiterten Nutzung (z.B. Gewerbe, Radinfrastruktur für den Bahnhof, etc.) von der Bahnhofgasse geschaffen werden.

Der Bau ist so konzipiert, dass er an den bestehenden Wohnbau anschließt und sich stufenweise abflacht, wodurch ein Übergang zwischen den 5-geschossigen Gebäude und den umliegenden meist 3-geschossigen Gebäude geschaffen wird.



3

## Sparkassenstraße 4 & Bahnhofstraße

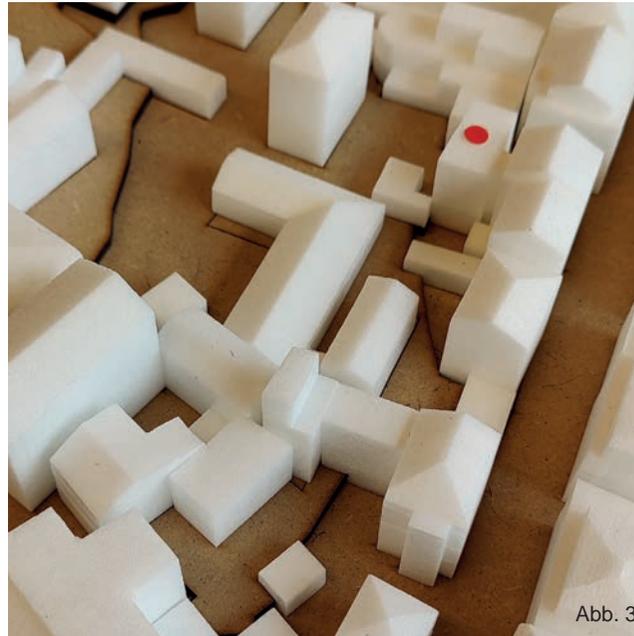


Abb. 3

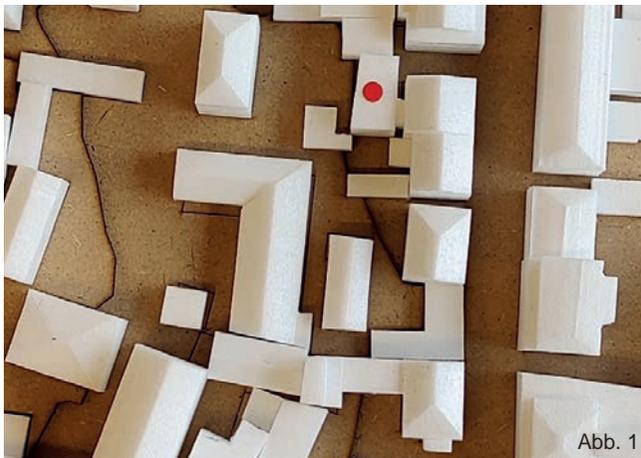


Abb. 1



Abb. 2

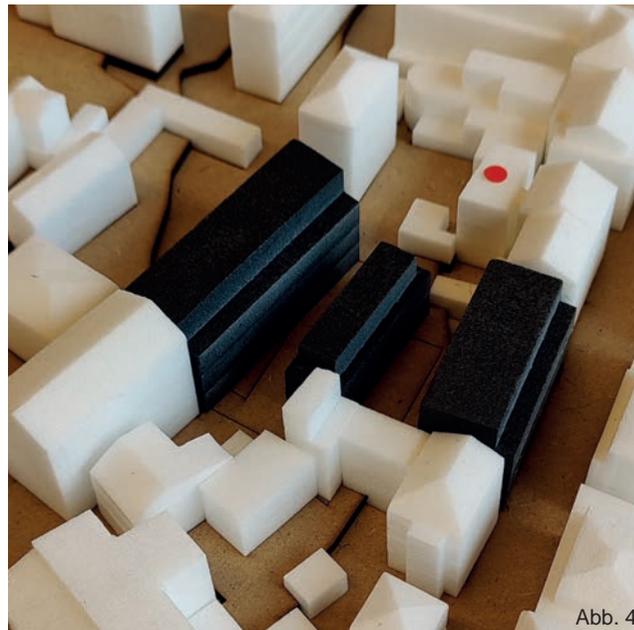


Abb. 4

Adresse:	Sparkassenstraße 4 Bahnhofstraße 7+9+9a
Grundstücksfläche:	2.171m <sup>2</sup>
GRZ <sub>ALT</sub> :	0,61
GFZ <sub>ALT</sub> :	0,90
GRZ <sub>NEU</sub> :	0,63
GFZ <sub>NEU</sub> :	2,22

Bisher waren am Grundstück mehrere 1 bis maximal 3-stöckige Gebäude platziert. Der Bereich Sparkassenstraße 4 wurde gewerblich genutzt und steht seit dem Lokalausgang im Frühjahr 2022 leer. Auf Seiten der Bahnhofstraße befinden sich gewerblich genutzte Flächen im Erdgeschoss und Wohnungen in den Gebäuden mit Obergeschoss. Insgesamt beherbergt das Grundstück eine Fläche von 1.950m<sup>2</sup>.

Durch eine innerstädtische Nachverdichtung (siehe Abbildungen links) könnten Flächen von bis zu 4.820m<sup>2</sup> entwickelt werden, wodurch eine Wohnfläche von 3200 m<sup>2</sup> entstehen. Dabei werden 4-geschossige Riegel in die bestehende Straßenstruktur eingesetzt. Zwischen den Gebäuden findet sich noch Platz für ein Gebäude, welche kleiner gehalten wird. Insgesamt ist realistisch, dass rund 30 Wohnungen zu 75 m<sup>2</sup> entstehen könnten. Zusätzlich wäre eine Fußwegeverbindung zwischen der Sparkassenstraße und der Bahnhofstraße ange-dacht.



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

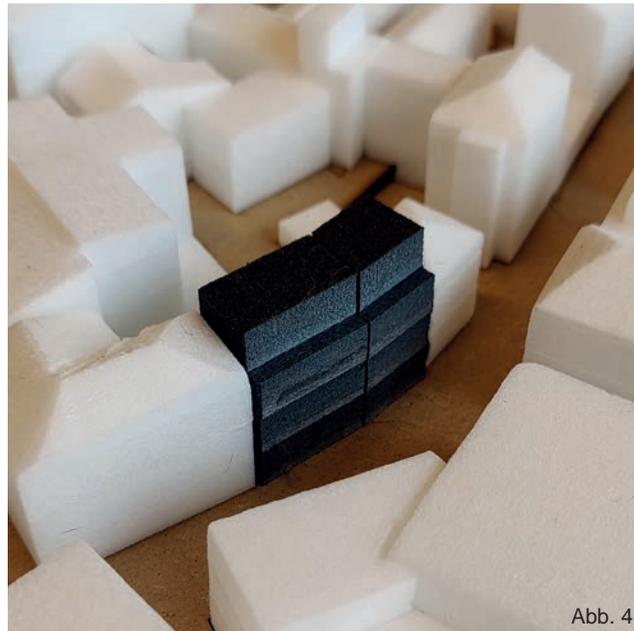


Abb. 4

Adresse:	<i>Bahnhofstraße 3a</i>
Grundstücksfläche:	<i>205m<sup>2</sup></i>
GRZ <sub>ALT</sub> :	<i>1,00</i>
GFZ <sub>ALT</sub> :	<i>1,00</i>
GRZ <sub>NEU</sub> :	<i>1,00</i>
GFZ <sub>NEU</sub> :	<i>3,68</i>

Entlang der Begegnungszone Bahnhofstraße gibt es nur noch vereinzelt Gebäude, welche lediglich ein Geschoss besitzen. Die Grundstücksfläche beträgt 205m<sup>2</sup> und ist vollständig mit einem Geschoss verbaut.

Durch eine Nachverdichtung kann das Gebäude aufgestockt werden. Hierbei wurde sich an der Umgebung orientiert, wodurch ein 3-geschossiges Gebäude mit einem zurückspringenden Halbgeschoss eingepasst werden kann. Damit kann auf dem Grundstück eine Bruttogeschossfläche von 755m<sup>2</sup> realisiert werden.

So könnte auf 500 m<sup>2</sup> Wohn-/Nutzfläche im Erdgeschoss eine gewerbliche Nutzung und darüberliegend 4 bis 6 Wohnungen entstehen.

Jedoch zu berücksichtigen gilt, dass das oberste Geschoss nicht als Vollgeschoss, sondern als Halbgeschoss ausgeführt wird, und somit für die Besucher der Begegnungszone nicht ersichtlich ist.

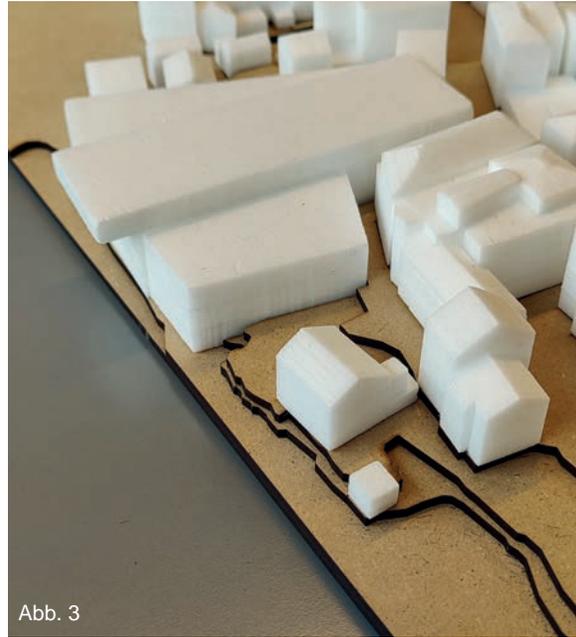


Abb. 3



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 4

Variante 1



Abb. 5

Variante 2

Adresse:	<i>Bahnhofstraße 4</i>
Grundstücksfläche:	<i>5.741m<sup>2</sup></i>
GRZ <sub>ALT</sub> :	<i>0,77</i>
GFZ <sub>ALT</sub> :	<i>1,89</i>
GRZ <sub>NEU VAR 1</sub> :	<i>0,91</i>
GFZ <sub>NEU VAR 1</sub> :	<i>2,34</i>
GRZ <sub>NEU VAR 2</sub> :	<i>0,91</i>
GFZ <sub>NEU VAR 2</sub> :	<i>2,88</i>

Auf dem betrachteten Grundstück findet sich neben dem Einkaufszentrum KARO auch ein Einfamilienhaus. Es wurden zwei Varianten entwickelt.

Bei Variante 1 wurde ein 2-stöckiger Gebäudekomplex anstelle des freistehenden Einfamilienhauses gesetzt. Somit können Fußgänger nun auch vom Bahnhofsvorplatz das KARO erreichen. Die im obersten Geschoss ersichtlichen Quader stellen jeweils einen Klassenraum dar, welche auf dem Dach des Einkaufszentrums Platz finden und somit eine Synergie mit dem EKZ eingehen. Kinder zur Schule fahren und gleichzeitig Einkaufen gehen. Die Variante 2 hat jeweils ein zusätzliches Geschoss auf den beiden Seiten des Einkaufszentrums. Eine präzise Aussage über das Flächenpotential lässt sich bei diesem Gebäude aufgrund des Sondertypus Einkaufszentrum nicht machen. es soll vielmehr darstellen, welches Potential in der Weiterentwicklung auch dieser Nutzungsart besteht.

Die Stadt Bischofshofen hat bereits in den vergangenen Jahren einen besonderen Fokus auf die nachhaltige Entwicklung ihres Ortszentrums gelegt. Dabei wurde neben der Schaffung von Wohnraum auch weitere Maßnahmen im Bereich der strategischen Stadtentwicklung umgesetzt, die für die Innenentwicklung und Nachverdichtung notwendig sind. Neben der konsequenten Reorganisation des Verkehrs, was besonders im Bereich des Zentrums deutlich wird, sind hierbei auch die Adaption der technischen Infrastruktur zu nennen.

Im Rahmen der Studie wurden die Potentiale untersucht, wie zukünftig im Bischofshofener Zentrum neue Flächen für Wohnungsbau und andere Nutzungen durch die Innenentwicklung geschaffen werden kann. Neben der Funktion für den Wohnungsbau sind hierbei besonders der Einzelhandel, Dienstleistungen und die soziale Infrastruktur zu nennen.

Es wurden im Zentrum fünf unterschiedliche räumliche Situationen untersucht, welche gemeinsam ein Flächenpotential von 10.815 qm Geschoßfläche besitzen. Eine vollständige Umsetzung in Wohnraum würde dabei 90 bis 100 Wohnungen, mit jeweils 75 qm. Allein mit diesem Angebot könnte die Stadt für die nächsten Jahre kostengünstig ihren Bedarf an Wohnraum decken, ohne neue Flächen im Aussenbereich

zu erschließen und zu versiegeln. Aufgrund der Lage im Ortszentrum ist es notwendig neben dem Wohnen auch weitere Nutzungen, besonders in der Erdgeschosszone, zu etablieren. Ziel ist es in jedem Fall durch eine Nutzungsmischung unnötige Wege für die BewohnerInnen des Zentrums zu vermeiden.

Neben der Wohnraumschaffung bietet sich besonders im Bereich der Erdgeschosszonen die Erweiterung des Nutzungsangebotes. Neben dem zentralen Einzelhandel und Dienstleistungen sind besonders bei der Innenentwicklung zusätzliche Flächen für die soziale Infrastruktur (z.B. Kindergarten, Senioreneinrichtungen, Betreutes Wohnen etc.) mit zu berücksichtigen.

Bei der Entwicklung der räumlichen Potentiale der Innenentwicklung im Zentrum wurde als entscheidender Parameter die Erhöhung der baulichen Dichte erfasst. Dabei orientiert sich diese am umliegenden Gebäudebestand (Masse und Höhenentwicklung). Der aktuell geltende planungsrechtliche Rahmen wurde daher bewusst außer Acht gelassen, da dieser im Rahmen einer Innenentwicklungsstrategie adaptiert werden kann.

Daraus ergibt sich auch die Fragestellung wie mit den gesetzlich verpflichtend zu errichtenden Stellplätzen umgegangen werden kann. Durch diese Herangehensweise besteht die Möglichkeit neue Lösungswege zu gehen, die in die Praxis umgesetzt werden können.

Hintergrund ist, dass eine nachhaltige Planung im Innenbereich nicht zwingend von einer autogerechten und optimierten Planung ausgeht, die entsprechend der gesetzlichen Vorgaben die Flächen bereitstellt. Vielmehr zeigt sich in Bischofshofen, dass die Abwicklung des ruhenden Verkehrs auch über dezentralisierte Stellflächen (z.B. **Quartiersgaragen**, etc.) geschaffen werden kann. Dadurch ergeben sich eine Vielzahl an Vorteilen. Neben der Reduktion des Flächenbedarfes für die Stellplätze bieten sich Möglichkeiten bei der Grundrissentwicklung der Gebäude oder die Möglichkeit der Realisierung eines Autofreien Wohnens. Bei einem flächendeckenden Angebot von Quartiersgaragen könnten diese nicht nur dezentral verwaltet werden sondern auch kostengünstiger angeboten werden. Durch das geänderte Angebot soll ein alternatives Mobilitätsverhalten gefördert und ein Umstieg zu erleichtern.

Die bisherige Vorgehensweise der Stadt Bischofshofen zeigt eine strategische Ausrichtung, welche exemplarisch zeigt, wie durch den kontinuierlichen Fokus auf das Zentrum die Innenentwicklung umgesetzt werden kann. Daraus lassen sich Empfehlungen ableiten, die sich auf andere Gemeinden und Städte übertragen lassen.

Auf verschiedenen Ebenen innerhalb der kommunalen Verwaltung lassen sich Empfehlungen definieren, die einen Beitrag zu Entwicklung der Innenentwicklung leisten können.

### **Monitoring der Flächenpotentiale**

Die Potentiale der Innenentwicklung entstehen nicht zufällig und überraschend, sondern lassen sich über einen längeren Zeitraum beobachten und erfassen. Dies können zum Teil untergenutzte Parzellen sein, Brach- oder Konversionsflächen bzw. auch projektierte Flächen, wie Gewerbegebiete, die zukünftig ihre Nutzung kombinieren oder ändern können. Um die Potentiale langfristig zu erfassen, ist es notwendig für das Ortszentrum auf Basis des Katasters zu kennzeichnen und zu kategorisieren. Die Kategorien können beispielsweise durch die zeitliche Verfügbarkeit, Größe der Parzelle, rechtliche Situation, Anbaufähigkeit an die angrenzende Bebauung, etc. definiert werden. Geschehen kann dies in einem örtlichen GIS System, welches regelmäßig gepflegt wird.

### **Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs**

Eine der Herausforderungen der Innenentwicklung liegt darin, dass abhängig von der Anzahl der errichteten Wohneinheiten entsprechend Stellplätze erstellt werden müssen. In den meisten Fällen sind dies je Wohneinheit ein oder zwei Stellplätze. Diesen Wert legt

die Gemeinde jeweils auf Basis des Bebauungsplanes fest. Zu einer flexibleren Entwicklung der Projekte im Ortszentrum wäre es sinnvoll die Anforderung an die Anzahl der Stellplätze (z.B. je 100 qm Wohnfläche ein Stellplatz) und zentral zusammengefasst in Quartiersgaragen (z.B. Bahnhofsnähe oder strategische Orte im Stadtgefüge) anzubieten. Durch die günstige Lage von Bischofshofen, als ein Zentrum im Pongau, können die Orte auch als überregionalen Hubs dienen, um den Umstieg auf den ÖV zu erleichtern. Für das Zentrum von Bischofshofen ist eine Reduktion des Verkehrs zu erwarten, da durch die Innenentwicklung die Nutzung des Pkw rückläufig sein wird.

### **Anpassung des planungsrechtlichen Rahmens**

Zukünftig sollten Bebauungspläne dahingehend adaptiert bzw. neu entwickelt werden, damit nicht nur eine höhere Dichte erzielt werden kann, sondern vielmehr auch das gezielt gemischte Nutzungen umgesetzt werden können. Um dabei besonders die Erdgeschosszone frei entwickeln zu können und die vorhandene Parzelle nicht nur für den ruhenden Verkehr zu nutzen, sollte dezentralisiertes Parken im Bereich des Ortszentrums eingeplant werden.

### **Umgang mit den Themen der doppelten Innenentwicklung**

Neben der Schaffung von neuen Baupotentialen im

Innenbereich ist die Thematik der doppelten Innenentwicklung ein zu beachtender Faktor. Neben der baulichen Verdichtung ist auch auf die Erhaltung, Weiterentwicklung und Qualifizierung des öffentlichen Raumes und dem Mobilitätsangebot zu beachten. Durch die Verdichtung wird eine höhere Nachfrage nach einem öffentlichen Raum entstehen, der für unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen geschaffen werden muss. In diesem Zusammenhang spielt auch die Mobilität für die verschiedenen Nutzer (PKW, ÖV, Fuss- und Radwege) eine Rolle. Auch dabei gilt es auf einer knapper werdenden öffentlichen Fläche mehr Mobilitätsbewegungen abzubilden. Dabei stellt der ruhende Verkehr eine Herausforderung dar, denn nicht nur die Standorte der Quartiersgaragen, sondern auch die Preisbildung des Parkens kann ein steuerndes Instrument sein. Beispielsweise könnte eine Preisstaffelung durch die Lage geschaffen werden oder Multimodalität, wie das bevorzugte Parken für Pendler (z.B. Fahrgemeinschaften bevorzugen, Klimaticketbesitzer, etc.) zu fördern.

Durch die Verdichtung steigt auch der Bedarf der sozialen Infrastruktur (Kindergarten, Schulen, Senioren), welche im bestehenden Ortszentrum abgebildet werden muss.

### Entwicklung einer Gesamtstrategie

Die Herausforderung bei den Projekten der Innenentwicklung liegt darin, dass es sich zumeist um einzelne Vorhaben handelt, die zeitversetzt stattfinden und in einem projektspezifischen Zeitraum durchgeführt werden. Basierend auf dem Monitoring der Flächenpotentiale ist eine Strategie notwendig, die darüber hinaus auch Themen miteinbezieht, die für die Gesamtentwicklung des Ortszentrums bedeutend sind. Maßgeblich sind dies Themen der doppelten Innenentwicklung. Besonders der öffentliche Raum nimmt für den Aufenthalt und die Mobilität eine Schlüsselfunktion ein, welche maßgeblich durch die Stadt oder Gemeinde gesteuert und beeinflusst werden kann.

Ein Thema kann dies Sicher- und Bereitstellung von Flächen sein, die ihre Funktion durch die Lage im Stadtgefüge unterscheiden. So sind im Ortszentrum Flächen für den (konsumfreien) Aufenthalt oder der Erweiterung der Nutzung der Erdgeschosszonen zu sichern, wohingegen in den Wohngebieten oder im Bereich des Übergangs zu den Freiräumen ein differenziertes Angebot für die verschiedenen Nutzergruppen geschaffen werden muss. Im Bereich der Mobilität muss geprüft werden, welche Chancen für die Optimierung der Fuss- oder Radwegerschliessungen sich ergeben bzw. welche Flächen im öffentlichen Raum entstehen, wenn beispielsweise der ruhende Verkehr neu dezentralisiert in Quartiersgaragen organisiert wird.

### Öffentlichkeitsarbeit

Die öffentliche Vermittlung der Gesamtstrategie erfordert ebenso ein Konzept, welches in regelmäßigen Abständen kommuniziert werden sollte. Dazu gehört neben einer Dokumentation der fortschreitenden Umsetzung auch eine perspektivische Dokumentation der Planungsvorhaben und Absichten. Aufgrund der räumlichen Komplexität ist es sinnvoll, wenn neben der Darstellung in Plänen bei Vorhaben in einem städtebaulichen Modell gearbeitet wird. Durch dieses kann eine zielsichere Beurteilung der gewählten Kubaturen, sowie der dadurch entstehenden räumlichen Auswirkung nachvollzogen werden. Es gilt abzuwägen, in welchem Rahmen die Öffentlichkeitsarbeit zwischen der Information des Bauausschusses, Gemeinderates und der interessierten Öffentlichkeit, stattfindet. Denn in jedem Fall sollte neben nicht zielführenden Diskussionen (z.B. durch dominanten Einzelmeinungen) sowie einer Spekulation vermieden werden.

Nicht zu unterschätzen ist das Potential der BewohnerInnen der Stadt, diese können beispielsweise durch die Funktion eines Bürgerbeirates in die Findung von Lösungen oder die Ausgestaltung von Projekten integriert werden. Ebenso können Sie Bestandteil in einem kooperativen Verfahren sein und Input in die Lösungsfindung geben.

### Anregungen für die Wohnbauförderung

Um im Rahmen der Wohnbauförderung die Thematik der Innenentwicklung und Nachverdichtung zu fördern besteht die Möglichkeit des Monitorings der Potentialflächen und Projekten durch eine Wohnbaudatenbank. Durch die fortschreitende Erhebung von wohnbaurelevanten Daten, wie beispielsweise die aktuelle oder ursprüngliche Nutzung, die Nutzung der Freiflächen oder auch die Leerstände dargestellt werden.

Durch eine übersichtliche Darstellung dieser Daten ist die Grundlage gegeben, um situativ die entwickelte Gesamtstrategie zu adaptieren und die daraus resultierenden Konsequenzen und Planungserfordernisse darzustellen.

Innenentwicklung und Nachverdichtung sind Begriffe, die Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind, die auch in Klein- und Mittelstädten im ländlichen Raum eine Aufgabe für die Planung, insbesondere für die Entwicklung von zentrumsnahen Wohnraum, darstellen.

*Übergeordnete Ziele der Innenentwicklung:*

Ziel ist es dabei die Wohnraumversorgung nahe an den Ortszentren zu sichern und das Angebot zu erweitern. Durch diese Herangehensweise besteht die Möglichkeit nicht nur der Schaffung von neuem Wohnraum, sondern auch die Chance diese im Zusammenhang mit einer übergreifenden Planung zu sehen um dadurch Nutzungen im direkten lokalen Kontext zu ergänzen. Neben der Wohnraumentwicklung ist es für die kommunale Planung erforderlich auch andere Aspekte, im Sinne der doppelten Innenentwicklung, wie die Freiraumversorgung oder die soziale Infrastruktur mitzudenken und gegebenenfalls zu adaptieren, da auch diese ein erhöhter Druck entsteht.

Die Stadt Bischofshofen hat in den vergangenen Jahren aktive die Planung der Innenentwicklung betrieben und ihre Bautätigkeit im Ortszentrum konzentriert. Durch den weiteren Entwicklungsdruck ist es weiter erforderlich, strategisch sich mit der Thematik der Wohnraumentwicklung auseinanderzusetzen.

*Nutzen für die Wohnbauforschung:*

Das Projekt zeigt, welche weiteren Potentiale im Zentrum, unter der Berücksichtigung der doppelten Innenentwicklung, vorhanden sind und wie diese baulich umgesetzt werden können, um zentrumsnah und flächenschonend Wohnraum zu schaffen.

Anhand von fünf Standorten im Zentrum von Bischofshofen wurde basierend auf einer Modellstudie dargestellt, welche räumliche Varianten sich im Kontext entwickeln lassen. Dabei wird nicht berücksichtigt was mit dem bestehenden Planungsrecht entwickeln lässt, sondern der Fokus besteht darin, in Abhängigkeit der baulichen und räumlichen Situation ein Nachverdichtungsprojekt zu konzipieren. Dabei wird neben der Schaffung von Wohnraum ebenso berücksichtigt, dass erweiternde Nutzungen, besonders in der Erdgeschosszone, geschaffen werden können.

Es zeigt sich, dass obwohl nur fünf Standorte näher untersucht wurden, ein großes Wohnraumpotential besteht, welches über mehrere Jahre die Nachfrage in Bischofshofen decken könnte.

Aufgrund der Lage im Ortszentrum sollte neben dem Wohnen auch Nutzungen in der Erdgeschosszone geplant werden, um die Wege für die BewohnerInnen im Zentrum für beispielsweise Einkaufen, Bildung oder Freizeit kurz zu halten.

*Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen:*

Neben der Entwicklung eines erweiterten Nutzungsangebotes besonders im Bereich des Erdgeschosses, ist es notwendig den ruhenden Verkehr neu zu betrachten und über dezentralisierte Stellflächen (z.B. Quartiersgaragen, etc.) abzuwickeln, wodurch sich auch für die einzelnen Projekte selbst mehr Spielräume ergeben.

Für die Gemeinden und Städte, welche in der Zukunft verstärkt ihre Wohnraumentwicklung im Innenbereich abwickeln möchten, entstehen auf verschiedenen Ebenen neue Aufgabenbereiche. Diese reichen vom Monitoring der Gesamtsituation (z.B. Flächenpotentiale, Wohnungsdatenbank) über die Entwicklung einer Gesamtstrategie, welche die Aspekte der doppelten Innenentwicklung beachtet und situativ flexibel auf den räumlichen Kontext eingehen kann.

Ein wesentlicher Faktor bei der Entwicklung ist ein breit angelegte Form der Bürgerbeteiligung, welche von der Integration in Workshops zu den Modellstudien bis hin zur kontinuierlichen Mitarbeit in Form von Bürgerräten reicht.

Insgesamt ist ein integraler Ansatz erforderlich, der nicht nur der Ebene des einzelnen Projektes wirksam ist, sondern diese im Gesamtkontext erfasst.

Bundesstiftung Baukultur (2019): Besser Bauen in der Mitte - Handbuch zur Innenentwicklung (abrufbar unter <https://www.bundesstiftung-baukultur.de/publikationen/besser-bauen-handbuch>)

Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinden Bischofshofen  
<https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=50404> (zugegriffen am 13.01.2023)

Steger Stefan (2021): Stadtentwicklung in ländlichen Kleinstädten - Die ländliche Kleinstadt ohne Bedeutung? (Masterarbeit an der Fachhochschule Salzburg)

Urbistat - Karten, Analysen und Statistiken zur ansässigen Bevölkerung  
<https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/de/at/demografia/dati-sintesi/bischofshofen/20134638/4>  
(zugegriffen am 13.01.2023)

WWF (2021): WWF Bodenreport (abrufbar unter [https://www.wwf.at/wp-content/cms\\_documents/wwf\\_bodenreport.pdf](https://www.wwf.at/wp-content/cms_documents/wwf_bodenreport.pdf))

Allgemein:

Bildrechte: FH Salzburg

Sämtliche nicht explizit genannte Darstellungen wurden eigenständig erstellt. Den Schwarzplänen liegt die online Karte aus SAGIS zu Grunde.

