

# NACHHALTIGES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT BAD ISCHL

ENDBERICHT Dezember 2023

AUFTRAGGEBER: Stadtgemeinde Bad Ischl (Pfarrgasse 11, 4820 Bad Ischl)

AUFTRAGNEHMER: ARGE raum-planA, Vöcklabruck - Grieskirchen

Dipl.-Ing. Dr. Christoph Hauser, Telefunkenstraße 2, 4840 Vöcklabruck

#### **INHALT**

1.1. Aufgabenstellung

	1.2. Übersicht Planungsablauf	
2.	RAUM- UND STRUKTURANALYSE  2.1. Regionsüberblick - Stadtregion Bad Ischl  2.2. Analyse ausgewählter demographischer und sozioökonomischer Daten  2.3. Flächenverbrauch, Baulandbedarf und Baulandpotentiale für Wohnen  2.4. Mobilität und Erreichbarkeit / Verkehr  2.5. Naturschutz, Hochwasser- und Gefahrenzonen und Bodenschutz  2.6. Klimawandel im Inneren Salzkammergut	5
3.	SWOT- ANALYSE UND HANDLUNGSERFORDERNISSE  3.1. Stärken/Schwächen – Chancen/Risiken Analyse 3.1.1. Umgang mit Klimawandel 3.1.2. Umgang mit dem demographischen Wandel 3.1.3. Stärkung des Fuß- und Radverkehr  3.2. Handlungserfordernisse 3.2.1. Handlungserfordernisse "Umgang mit dem Klimawandel" 3.2.2. Handlungserfordernisse "Umgang mit dem demographischen Wa 3.2.3. Handlungserfordernisse "Stärkung des Fuß- und Radverkehrs"	<b>29</b> undel"
4.	STÄDTISCHE ENTWICKLUNGSZIELE Entwicklungsziele "Umgang mit dem Klimawandel" Entwicklungsziele "Umgang mit dem demographischen Wandel" Entwicklungsziele "Stärkung Rad- und Fußverkehr"	42
5.	UMSETZUNGSSTRATEGIE 5.1. Maßnahmen "Umgang mit dem Klimawandel" 5.2. Maßnahmen "Umgang mit dem demographischen Wandel" 5.3. Maßnahmen "Stärkung Rad- und Fußverkehr" 5.4. Projektsteckbriefe	46
An	hang - Inhaltliche Inputs der Worldcafés	61

3

1. AUFGABENSTELLUNG UND PLANUNGSABLAUF

#### 1. AUFGABENSTELLUNG UND PLANUNGSABLAUF

#### 1.1. Aufgabenstellung

Die Stadtgemeinde Bad Ischl wollte, in Ergänzung zum gesetzlich normierten Örtlichen Entwicklungskonzept nach dem Oö. ROG, einen problemorientierten und partizipativen Stadtentwicklungsprozess durchführen, der besonders auf vier Zielbereiche fokussiert. Diese Zielbereiche sind der Umgang mit dem Klimawandel, der Umgang mit dem demographischen Wandel, der Umgang mit Änderungen der Nutzungsstruktur und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im innerstädtischen Alltagsverkehr. Da parallel über eine neue Förderschiene des Landes Oberösterreich die "Konzepterstellung zur Aktivierung von Leerstand, Nachnutzung von Gebäudebrachen, Entwicklung von Stadt- und Ortskernen" im inneren Salzkammergut auf kleinregionaler Ebene ausgeschrieben wurde (Projektträger: INKOBA Salzkammergut) und es dadurch defacto zu einer Doppelbearbeitung gekommen wäre, wurde der Zielbereich "Umgang

Für die verbleibenden drei Zielbereiche waren jeweils folgende Leistungsbestandteile zu bearbeiten:

- Aktualisierung und Ergänzung der vorhandenen Raum- und Strukturanalyse
- Ableiten von Handlungserfordernissen und Entwicklungspotentialen

mit Änderungen der Nutzungsstruktur" im Rahmen dieses nun vorliegenden

"Nachhaltigen Stadtentwicklungskonzeptes" nicht weiter bearbeitet.

- Erarbeitung eines Leitbilds für den Zielbereich
- Ausarbeitung einer Umsetzungsstrategie (Maßnahmenkatalog)
- Bürgerbeteiligung und Planungskommunikation

Das Zusammenspiel zwischen Örtlichem Entwicklungskonzept und Nachhaltigem Stadtentwicklungskonzept ist in folgender Abbildung dargestellt:

#### Nachhaltiges Stadtentwickungskonzept

- Informelles Instrument, "Selbstbindung des Gemeinderates"
- Konzentration auf drei Zielbereiche
- Inhaltliche Einbindung der Bürger (unterschiedlich nach Zielbereich)
- Problemorientierte, keine flächendeckende Planung
- Zeithorizont 2035
- Umsetzung über Projekte

#### Örtliches Entwicklungskonzept

- Rechtliches Instrument aufgrund des ROG, Verordnung des Gemeinderates
- Konzentration auf Frage der Baulandausweisung und der Baulandfunktionen
- Einbindung der Bürger, v.a. über Grundeigentümer
- flächendeckende Planung
- Zeithorizont 15 Jahre ab Rechtskraft
- Umsetzung über Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan (falls vorhanden)

Abbildung 1: Vergleich Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept und Örtliches Entwicklungskonzept

### 1.2. Übersicht Planungsablauf

Der konkrete Arbeitsprozess für die Erarbeitung des "Nachhaltigen Stadtentwicklungskonzeptes" stellte sich wie folgt dar:

1.	Steuerungsgruppe - Startbesprechung	20.9.2022
2.	Arbeitsphase: Grundlagenforschung und Analyse	04 bis 12 2022
	Raum- und Strukturanalyse	
	SWOT-Analyse, Ableitung von Handlungserfordernissen	
3.	World Café zum Thema "Demographischer Wandel" (Trinkhalle)	17.10.2022
4.	World Café zum Thema "Umgang mit Klimawandel" (Pfarrsaal)	8.11.2022
5.	World Café zum Thema "Stärkung Fuß- und Radverkehr" (Trinkhalle)	17.1.2023
6.	2. Steuerungsgruppe – Arbeitstreffen Handlungserfordernisse	24.1.2023
7.	Arbeitsphase: Leitbilderarbeitung und - überarbeitung	01 bis 03 2023
	Auswertung der Ergebnisse der World-Cafés	
	Schlussfolgerungen aus Handlungserfordernissen, Entwurf Ziele	
8.	3. Steuerungsgruppe – Städtische Entwicklungsziele	7.3.2023
9.	Arbeitsphase: Umsetzungsstrategie	04 bis 07 2023
	Ausarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zu den Zielbereichen	
10.	4. Steuerungsgruppe – Diskussion Radrouten, Maßnahmen zu "Umgang mit Klimawandel" und "Umgang mit Demographischem Wandel"	14.4.2023
11.	5. Steuerungsgruppe – Vorbereitung Bürgerpräsentation, Überprüfung Prioritätenreihung, Maßnahmen "Rad- und Fußverkehr"	5.6.2023
12.	Bürgerbeteiligungsabend (Präsentation und Diskussion): "Umgang mit Demographischem Wandel und Klimawandel" (Trinkhalle)	6.7.2023
13.	Arbeitsphase: Vertiefung Umsetzungsstrategie Fuß- und Radverkehr	08 bis 09 2023
	Haaverkein	
14.	6. Steuerungsgruppe – Überprüfung Prioritätenreihung Maßnahmen "Rad- und Fußverkehr", Vorbereitung Bürgerpräsentation II	12.9.2023
14.	6. Steuerungsgruppe – Überprüfung Prioritätenreihung Maßnahmen "Rad- und Fußverkehr", Vorbereitung	12.9.2023 19.10.2023
	6. Steuerungsgruppe – Überprüfung Prioritätenreihung Maßnahmen "Rad- und Fußverkehr", Vorbereitung Bürgerpräsentation II  Bürgerbeteiligungsabend II (Präsentation und Diskussion):	

#### 2. RAUM- UND STRUKTURANALYSE

#### 2.1. Regionsüberblick – Stadtregion Bad Ischl:

Im Oö. Landesraumordnungsprogramm 2017 (Oö. LAROP 2017) ist die Stadt Bad Ischl mit der Marktgemeinde Bad Goisern als "kleinstädtisch geprägter Kernraum" zu einer Stadtregion zusammengefasst. Die Stadt Bad Ischl bildet dabei das Zentrum des Kernraums, die Gemeinde Bad Goisern den Partner des Kernraums. Zugleich ist das Salzkammergut im Oö. LAROP 2017 als "Raum mit touristischem Landschaftspotential – Salzkammergut-Welterberegion" dargestellt.

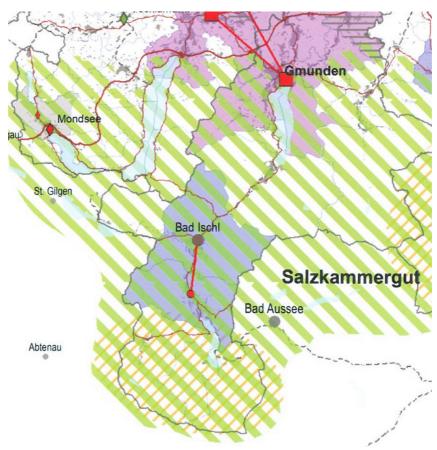


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Oö. Landesraumordnungsprogramm 2017, Amt der OÖ. Landesregierung 2017

Die spezifischen Zielsetzungen für kleinstädtisch geprägte Kernräume des Oö. LAROP 2017 werden als integraler Bestandteil in das Nachhaltige Stadtentwicklungskonzept aufgenommen.

Für die Räume mit touristischem Landschaftspotential legt das Oö. LAROP 2017 allgemein zwei strategische Ziele fest, die auch im Salzkammergut als Richtschnur dienen sollen:

- Verbesserung der Angebote des öffentlichen Verkehrs für den Tourismus
- Schutz der Kulturlandschaft mit ihren jeweiligen Sonderstandorten

Dazu kommt als spezifisches Ziel für das "Salzkammergut – Welterberegion"

 Erhalt des charakteristischen Landschaftsbildes durch Konzentration der Siedlungsentwicklung auf bestehende Zentren und durch Begrenzung von Zweitwohnsitzen.

Daneben gelten für die Stadtgemeinde Bad Ischl auch die für ganz Oberösterreich formulierten **5 Leitziele**:

- Eine tragfähige Wirtschafts- und Arbeitswelt fördern
- Die lokale und regionale Daseinsvorsorge sichern
- Öffentlicher Verkehr-orientierte Siedlungsentwicklung forcieren
- Natürliche Ressourcen sichern, Landschaften aufwerten
- Die regionale Handlungsebene stärken

Wichtiger als die im Landesraumordnungsprogramm 2017 abgegrenzte Stadtregion ist in der Praxis die REGIS, der Zusammenschluss von 9 Gemeinden (Bad Ischl, Ebensee, Bad Goisern, Hallstatt, Obertraun, Gosau, St. Wolfgang, Strobl und St. Gilgen) zu einer gemeinsamen LEADER Region. Dieselben Gemeinden bilden auch den Gemeindeverband INKOBA Inneres Salzkammergut.

Die Gemeinden Ebensee und Bad Ischl bilden gemeinsam eine KLAR! Region (Klimawandel-Anpassungsmodellregion).

Schließlich ist im nächsten Jahr das Projekt "Kulturhauptstadt Europas Bad Ischl Salzkammergut 2024" auch ein v.a. regional gedachtes Projekt mit der Beteilung von 23 Gemeinden aus den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark ("23 für 24"), das aber den Anspruch hat, weit über das Jahr 2024 hinaus wirksam zu sein.

#### 2.2. Analyse ausgewählter demographischer und sozioökonomischer Daten:

#### Bevölkerungsentwicklung, -struktur und Prognose

In der Stadtgemeinde Bad Ischl haben mit Stand 28. März 2022 (Zeitpunkt der Datenübergabe für das Projekt von der Stadt Bad Ischl an den Bearbeiter) insgesamt 14.209 Personen ihren Hauptwohnsitz (Einwohner). Dazu kommen noch 3.041 Personen, die in der Gemeinde einen Nebenwohnsitz haben.

Der Bezirk Gmunden wuchs im Vergleich zum oberösterreichischen Durchschnitt in den letzten beiden Jahrzehnten wesentlich langsamer. Innerhalb des Bezirks Gmunden gibt es eine deutliche Zweiteilung bei der Bevölkerungsentwicklung: Relativ stark wachsenden Gemeinden im nördlichen Bezirksteil stehen die Gemeinden des Inneren Salzkammerguts gegenüber mit einer insgesamt schrumpfenden Bevölkerung. Bad Ischl hatte von allen Gemeinden des Inneren Salzkammerguts die positivste Bevölkerungsentwicklung. Nach einem leicht wachsenden Jahrzehnt in den 90er Jahren kam es im Zeitraum 2001 bis 2011 zu einer Abnahme in einem ähnlichen Ausmaß. Seit 2011 kommt es wieder zu einer leichten Zunahme der Bevölkerung.

		Einwohner		Veränderung					
	2001	2011	2021	`01 - `11 in %	11´-21 in %	01´-21 in %			
Bad Ischl	14.081	13.876	14.109	-1,46	1,68	0,2			
Bad Goisern	7.602	<i>7525</i>	<i>7528</i>	-1,01	0,00	-1,01			
Bezirk Gmunden	99.355	99.403	102.102	ŕ	2,72	2,76			
Land OÖ	1.376.797	1.413.762	1.495.608	2,68	5,79	8,63			

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2001 – 2021 im Kontext, Quelle: Statistik Austria

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 1981 -2011 nach den beiden Komponenten Geburtenbilanz und Wanderungsbilanz, lässt sich das Muster erkennen, dass einer negativen Geburtenbilanz in allen Jahrzehnten eine positive Wanderungsbilanz gegenüberstand.

Wohnbevölkerung	Gem	einde	Politisch	er Bezirk	Bundesland		
Wollidevolkerung	absolut	in %	absolut	absolut in %		in %	
Veränderung 1981-1991							
insgesamt	917	7,1	5.447	6,0	63.940	5,0	
durch Geburtenbilanz	-7	-0,1	1.770	2,0	38.883	3,1	
durch Wanderungsbilanz	924	7,1	3.677	4,1	25.057	2,0	
Veränderung 1991-2001							
insgesamt	194	1,4	3.406	3,5	43.317	3,2	
durch Geburtenbilanz	-89	-0,6	1.579	1,6	36.064	2,7	
durch Wanderungsbilanz	283	2,0	1.827	1,9	7.253	0,5	
Veränderung 2001-2011							
insgesamt	-205	-1,5	48	0,0	36.965	2,7	
durch Geburtenbilanz	-447	-3,2	-337	-0,3	16.060	1,2	
durch Wanderungsbilanz	242	1,7	385	0,4	20.905	1,5	

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung Bad Ischl 1981 bis 2011, aufgegliedert nach Geburten- und Wanderungsbilanz, Quelle: Statistik Austria, Ein Blick auf die Gemeinde

Je nachdem, wie stark negativ die Geburtenbilanz war, ergab sich ein positiver oder ein negativer Gesamtsaldo. Dabei ist aber eine Tendenz zu beobachten, dass die Geburtenbilanz immer mehr ins Minus rutscht. Diese Tendenz hat sich auch im Jahrzehnt 2012 bis 2021 weiter fortgesetzt: einer Abnahme von 519 Personen aufgrund der Geburtenbilanz steht eine Zunahme von 705 Personen aufgrund der Wanderungsbilanz gegenüber.

Bezüglich der Altersstruktur zeigt sich in Bad Ischl, dass der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung immer geringer wird. Im Gegenzug wird der Anteil der über 65-Jährigen, wie auch im Landesdurchschnitt, immer größer.

	2001	2011	1.1.2021
0 - 14 Jahre	16,7 %	13,6 %	13,4 %
15 - 64 Jahre	65,5 %	64,8 %	62,7 %
65 und mehr Jahre	17,8 %	21,6 %	23,9 %

Tabelle 3: Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung, Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung wird sich bis 2031 noch deutlich reduzieren, da die nachrückenden Altersgruppen (z.B. 10-14 mit 601 Personen im Jahr 2021) nur ca. halb so groß sind als die aus dem Erwerbsleben ausscheidenden (60-64 mit 1.041 Personen im Jahr 2021). Die stärkste fünfjährige Altersgruppe, jene der 50-59 Jährigen mit 1.136 Personen im Jahr 2021, rückt spätestens bis 2031 in Pensionsalter vor.

Die aktuelle Bevölkerungsprognose ("Bevölkerungsprognose 2019") des Landes Oberösterreich geht für Bad Ischl von einem Zuwachs von ca. 3% bis 2040 aus.

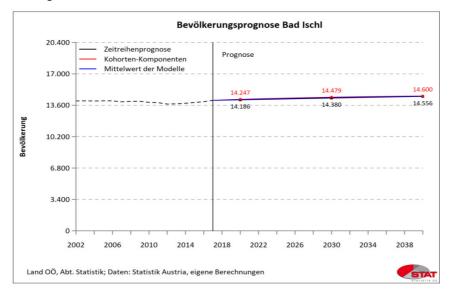


Abbildung 3: Bevölkerungsprognose für Bad Ischl 2017 – 2040, Quelle: Land OÖ

Im Jahr 2013 ging die Prognose des Landes Oberösterreich von einem Wachstum in Bad Ischl bis 2040 von bis zu 5% aus. Damit war damals Bad Ischl die einzige Gemeinde des inneren Salzkammerguts mit einer erwarteten positiven Bevölkerungsentwicklung.

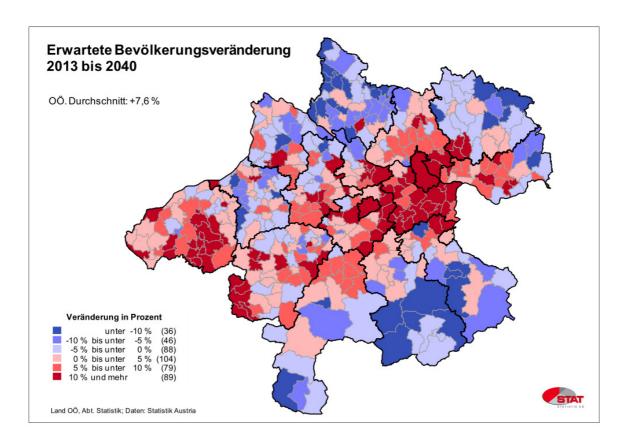


Abbildung 4: Bevölkerungsprognose für Oberösterreich 2013 – 2040, Quelle: Land OÖ

Für den Bezirk Gmunden geht die Bevölkerungsprognose 2019 von einem Wachstum von ca. 3,1% aus. Diese Entwicklung setzt sich aus einer erwarteten negativen Geburtenbilanz und einer positiven Wanderungsbilanz zusammen. Die kleinräumige Bevölkerungsprognose der ÖROK für den Zeitraum 2018 – 2040 geht hingegen von einem Bevölkerungswachstum von nur ca. 2% im Bezirk Gmunden aus.

Vergleicht man diese Prognosen miteinander, so fällt auf, dass sie zueinander relativ geringe Abweichungen haben. Da die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung zwischen dem Ausgangspunkt 2017 der "Bevölkerungsprognose 2019" und dem März 2022 doch deutlich unter dem prognostizierten Wert nach der "Kohorten-Komponenten-Methode" liegt, wird für die weitere Arbeit die Zeitreihenprognose mit dem erwarteten Bevölkerungsstand von 14.556 Einwohner im Jahr 2040 herangezogen.

#### Bevölkerungsentwicklung auf Ortschaftsebene

Für die nachhaltige Stadtentwicklung ist nicht nur die Gesamtentwicklung der Bevölkerung wichtig, sondern auch deren räumliche Verteilung.

Der Hauptsiedlungsschwerpunkt der Stadt Bad Ischl liegt im Stadtzentrum mit den daran angrenzenden Stadtteilen Kaltenbach und Reiterndorf, wo ca. 42,3% der Bevölkerung leben.

Weitere 22,7% der Bevölkerung wohnen in den größeren, nördlich der B 158 gelegenen Ortschaften Jainzen, Kreutern und Haiden. Das restliche Drittel der Bevölkerung lebt in insgesamt weiteren 14 Ortschaften.

Die Bevölkerung hat zwischen 2001 und 2022 um insgesamt 128 Einwohner zugenommen. Die in absoluten Werten und prozentuell größte Zunahme der Wohnbevölkerung in diesen ca. zwei Jahrzehnten fand in Reiterndorf (+244), Haiden (+249) und Steinfeld (+69) statt.

Weitere Ortschaften mit einer positiven Bevölkerungszunahme in den letzten beiden Jahrzehnten waren Sulzbach, Kreutern und Ahorn. Im letzten Jahrzehnt hat auch die Bevölkerung in Kaltenbach wieder zugenommen – nach einer starken Abnahme im Jahrzehnt davor.

Ortschaft	Hauptwohn-	Hauptwohn-	Hauptwohn-	Veränderung	Anteil 2022
	sitze 2001	sitze 2011	sitze 2022	2011-2022 in %	in %
Bad Ischl	2022	1888	1952	+3,28 %	13,74 %
Ahorn	587	582	591	1,52 %	4,16 %
Eck	165			•	-
Haiden	1400			· ·	
Hinterstein	94	99	91	-8,79 %	0,64 %
Jainzen	746	747	722	-3,46 %	5,08 %
Kaltenbach	1539	1408	1515	7,06 %	10,66 %
Kreutern	777	810	798	-1,5 %	5,62 %
Kößlbach	114	99	85	-16,47 %	0,6 %
Lauffen	213	202	188	-7,45 %	1,32 %
Lindau	330	312	312	0,0 %	2,2 %
Mitterweißenbach	136	111	112	0,89 %	0,79 %
Perneck	284	280	272	-2,94 %	1,91 %
Ramsau	196	172	175	1,71 %	1,23 %
Reiterndorf	2362	2460	2606	5,6 %	18,34 %
Rettenbach	617	580	520	-11,54 %	3,66 %
Roith	441	412	361	-14,13 %	2,54 %
Steinbruch	521	465	488	4,71 %	3,43 %
Steinfeld	887	997	956	-4,29 %	6,73 %
Sulzbach	650	620	672	7,74 %	4,73 %
GESAMT	14.081	13.875	14.209	+2,35 %	100 %

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung nach Ortschaften, Quelle: Statistik Austria: Ortsverzeichnisse 2001 und 2011, Stadtamt Bad Ischl Daten vom 28.3.2022

Die stärksten prozentuellen Abnahmen der Bevölkerungszahl im letzten Jahrzehnt sind vor allem in den kleineren Ortschaften des Stadtgebiets zu bemerken (z.B. Kößlbach, Eck, Roith, Rettenbach, Hinterstein und Lauffen).

#### Wohnungs- und Haushaltsentwicklung

In Bad Ischl nahm in den vergangenen Jahrzehnten die Anzahl der gemeldeten Wohneinheiten (Hauptwohnsitze) kontinuierlich zu. Die Haushalte mit Hauptwohnsitz nehmen pro Jahrzehnt ca. mit 5% zu. Dazu kommen noch die Nebenwohnsitz-Haushalte. Deren Anzahl betrug 2022 986 (ca. 12% an den gesamten Haushalten).

	2001	2011	2019	2022
Haushalte mit				
Hauptwohnsitz	6.134	6.434	6.697	6.858
durchschnittliche				
Haushaltsgröße				
Privathaushalt	2,26	2,13	2,08	
Einpersonenhaushalte	37,2%	40,0%	41,7%	

Tabelle 5: Entwicklung der Haushalte mit Hauptwohnsitz, Quelle: Statistik Austria, Stadtamt Bad Ischl Daten vom 28.3.2022

Die Zunahme der Wohneinheiten lässt sich allerdings nicht nur auf den Anstieg der Wohnbevölkerung zurückführen. Relevant ist ebenso der allgemeine Trend zu Singlehaushalten und kleineren Haushaltsgrößen, wodurch die Wohneinheiten deutlich stärker wachsen als durch die Zunahme der Wohnbevölkerung erklärbar. Besonders deutlich war dies im Jahrzehnt 2001-2011 ersichtlich: Obwohl die Bevölkerung um ca. 1,46% abnahm, nahm die Anzahl der Haushalte um 4,89% zu. Mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,08 Personen/Haushalt war die Haushalts-Belagszahl in Bad Ischl 2019 allerdings bereits sehr niedrig, hatte sozusagen bereits einen sehr urbanen Wert. Der Landesdurchschnitt (OÖ) lag 2020 bei 2,28 Personen/Haushalt, in der Stadt Wels betrug er 2,22 Personen/Haushalt, nur in der Stadt Linz war er mit 1,98 Personen/Haushalt noch niedriger als in Bad Ischl.

#### Wirtschaftskraft

Das Bruttoregionalprodukt (BRP) der NUTS3-Region Traunviertel, zu der die Stadt Bad Ischl gehört, lag im Jahr 2014 bei 35.400 € pro Einwohner.

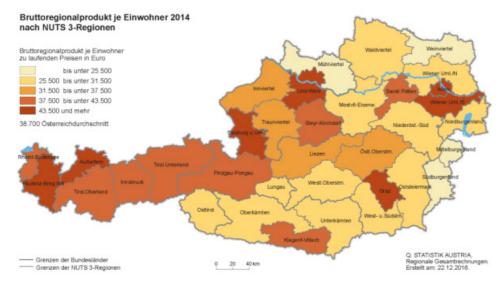


Abbildung 5: Bruttoregionalprodukt je Einwohner 2014, Quelle: Statistik Austria

2019 betrug das Bruttoregionalprodukt bereits 42.100 € pro Einwohner. Damit lag das Bruttoregionalprodukt, d.h. die Summe des Wertes der in der Region produzierten Waren und erstellten Dienstleistungen, dennoch unter dem österreichischen Durchschnittswert von 44.800 € pro Einwohner.

Im Vergleich zur gesamten Region Traunviertel sind in der Stadt Bad Ischl jedoch etwas bessere wirtschaftliche Voraussetzungen gegeben. Vor diesem Hintergrund ist anzunehmen, dass das teilregionale BRP für Bad Ischl etwas über dem Durchschnitt der Region Traunviertel liegen wird. Daten sind auf dieser kleinräumigen Aggregationsebene jedoch nicht verfügbar.

Die Stadt Bad Ischl lag beim Kaufkraftindex pro Einwohner im Jahr 2013 mit 118% an erster Stelle in Oberösterreich, hatte in diesem Sinne das höchste Wohlstandsniveau in Oberösterreich (Linz Stadt lag mit 113,6% deutlich dahinter). 2019 lag Bad Ischl nach wie vor im Intervall 110 -120%.

#### Beschäftigung

Im Bezirk Gmunden besteht ein hohes Beschäftigungsniveau, welches mit einer geringen Arbeitslosigkeit korrespondiert. Die Arbeitslosenquote betrug im gesamten Bezirk Gmunden im Jahresschnitt 2022 3,1% (wobei die Quote bei Frauen mit 2,8% unter der Männer mit 3,3% lag). Damit lag der Bezirk Gmunden deutlich unter dem OÖ-Schnitt (4,0%) und dem Österreich-Schnitt von 6,3% (AMS Arbeitsmarktprofil 2022 – Gmunden).

#### 2.3. Flächenverbrauch, Baulandbedarf und Baulandpotentiale für Wohnen

Die Stadt Bad Ischl weist derzeit (Widmungsstand 31.12.2021) einen Wert von ca. 370m² gewidmete Baulandfläche pro Einwohner aus.

Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, hat zum Baulandverbrauch in den letzten 10 Jahren kaum der Verbrauch für betriebliche Nutzungen beigetragen, sondern vor allem jener in den Widmungskategorien, in denen Wohnen möglich ist (W, D, M und K). In diesen Widmungskategorien wurden insgesamt 27,7 ha verbraucht, das ergibt einen jährlichen Verbrauch von 2,77ha. Bei der letzten Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes (Erstellung Fläwi Nr. 7) wurde für den Zeitraum von 2010 bis 2020 sogar von einem jährlichen Baulandbedarf von 5,8 ha pro Jahr ausgegangen.

Bebautes Bauland - Fläche in ha									
	W	D	М	K	MB	B/I/G	SO/KU	Summe	
Februar 2012	248,38	51,2	12,71	35,17	10,33	41,19	30,04	429,01	
Dezember 2021	268,68	56,16	15,59	34,73	12,99	41,2	31,35	460,71	
Differenz	20,3	4,96	2,88	-0,44	-1,91	0,01	1,31	31,7	

Tabelle 6: Entwicklung des bebauten Baulandes zwischen Februar 2012 und Dezember 2021, Quelle: terra cognita, Raumforschung und Erläuterungsbericht zu Fläwi Nr. 7, 17.2.20212 und Regioplan Ingenieure Salzburg GmbH, Baulandbilanz mit Datum 31.12.2021

Im der Stadt Bad Ischl gibt es derzeit (Stand 31.12.2021) Baulandreserven von insgesamt 54,83 ha, davon 43,34 ha in Widmungskategorien, in denen Wohnen möglich ist (W, D, M und K). Diese Baulandreserven haben sich von 2012 bis 2021 um 19,81 ha reduziert. Somit kann festgestellt werden, dass der Baulandbedarf für Wohnen in den Jahren 2012 bis 2021 zu ca. 72 % durch Mobilisierung von Baulandreserven und zu ca. 28% durch Neuwidmungen abgedeckt worden ist.

Unbebautes Bauland - Fläche in ha									
	W	D	М	K	MB	В	SO	Summe	
Februar 2012	48,1	10,1	3,53	1,6	3,99	4,63	5,25	77,2	
Dezember 2021	32,03	7,9	1,51	1,9	2,08	4,64	3,95	54,83	
Differenz	-16,07	-2,2	-2,02	0,3	-1,91	0,01	1,3	-22,37	

Tabelle 7: Entwicklung der Baulandreserven zwischen Februar 2012 und Dezember 2021, Quelle: terra cognita, Raumforschung und Erläuterungsbericht zu Fläwi Nr. 7, 17.2.20212 und Regioplan Ingenieure Salzburg GmbH, Baulandbilanz mit Datum 31.12.2021

Weiters ist im Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK) Nr. 2 bei der Erstellung im Jahr 2011 Bauerwartungsland für Wohnen (WF, DF, MF und ZF) im Ausmaß von insgesamt 25 ha dargestellt, wovon ca. 5 ha von diesem Baulandpotential mit dem Flächenwidmungsplan Nr. 7 gleich gewidmet worden sind, womit ca. 20 ha zusätzliche Flächen als Bauerwartungsland für Wohnen im ÖEK dargestellt sind.

Wie kann man den zukünftigen Baulandbedarf abschätzen, wenn man nicht die Methode der Extrapolation (Weiterschreibung des bisherigen Baulandbedarfs) anwenden möchte? Im Folgenden wird der Baulandbedarf durch die Abschätzung von zwei wesentlichen Faktoren hergeleitet:

- a) der zusätzliche Wohnungsbedarf durch die Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße; dabei wird eine durchschnittliche jährliche Reduktion der Haushaltsgröße um 0,006 angenommen (durchschnittliche Haushaltsgröße 2011: 2,13 Personen/Privathaushalt; durchschnittliche Haushaltsgröße 2019: 2,08 Personen/Privathaushalt)
- b) der zusätzliche Wohnungsbedarf durch die Veränderung der Wohnbevölkerung; dabei wird auf die Bevölkerungsprognose 2019 des Landes OÖ zurückgegriffen. Danach ergibt sich eine Bevölkerung von ca. 14.556 Einwohner im Jahr 2040.

Baulandbedarf Bad Ischl 2022 - 2027 auf der Grundlage des Einwohner Haushaltszuwachses	- bzw.	
Entwicklung der Einwohner 2022 - 2027		
Einwohner (Hauptwohnsitzer) im Ausgangsjahr 2022 (1. Jänner) Einwohnerzunahme (Hauptwohnsitzer) durch Annahme einer		14.062 Ew
Bevölkerungszunahme von 27 Personen/Jahr	+	135 Ew
Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2027	+	135 Ew
Entwicklung der Haushalte 2022 - 2027		
Haushaltsgrößen im Jahr 2019		2,08 Ew/Hh
Geschätzte Haushaltsgröße im Jahr 2022		2,062 Ew/Hh
Geschätzte Haushaltsgröße im Jahr 2027		2,032 Ew/Hh
Wohnungsbedarf für Einwohner bis 2027 aufgrund Haushaltsentflechtung	+	ca.203 Ew
Baulandbedarf		
Bebauungsdichte für Neubebauung (Bezug: Bruttobauland)		42 Ew/ha
Bruttobaulandbedarf: ca. 338 Ew / 42		ca. 8 ha

Tabelle 8: Baulandbedarf für Wohnen 2022 - 2027, Quelle: eigene Berechnungen

Der dritte und letzte wesentliche Faktor für die Abschätzung des Baulandbedarfs ist die Annahme einer durchschnittlichen Bebauungsdichte für Neubebauungen. Dabei ist die Frage der Verteilung zwischen Einfamilienhausbau mit hohem Flächenbedarf und verdichteten Wohnformen (Geschoßwohnbau, Reihenhaus, etc.) von besonderer

Relevanz. Auch innerhalb des Segmentes der verdichteten Wohnformen sind verschiedene Bebauungsdichten anstrebbar (unten angegeben in m² Bruttobauland / Wohneinheit (WE).

Anhand von drei realistischen Szenarien kann man die Auswirkung der Verschiebung der einzelnen Parameter auf den Baulandverbrauch erkennen. Für die Baulandbedarfsprognose in Tabelle 6 wurde das Szenario 1 "zukunftsorientiertes Flächen- und Infrastruktursparen" verwendet.

Geht man von einem Bedarf von 166 Wohnungen bis 2027 aus und setzt sich eine flächensparende Siedlungsentwicklung als Ziel können 3 Szenarien mit verschiedenem Flächenbedarf dargestellt werden:

#### Szenario 1: zukunftsorientiertes Flächen- und Infrastruktursparen:

108 WE (65%) im GWB + verdichtete Formen; 333m²/WE 3,60 ha 58 WE (35%) in Einfamilienhäusern a 750 m² 4,35 ha 166 Wohneinheiten Summe Bauland für Wohnen 7,95 ha

Erhöht man die Dichte im Geschoßwohnbau von 3WE/1000m² auf 4WE/1000m² ergibt sich folgendes Szenario:

#### Szenario 2: verdichtetes Flächen- und Infrastruktursparen:

108 WE (65%) im GWB + verdichtete Formen; 250m²/WE 2,70 ha 58 WE (35%) in Einfamilienhäusern a 750 m² 4,35 ha 166 Wohneinheiten Summe Bauland für Wohnen 7,05 ha

Verringert man den Anteil an Einfamilienhäusern ergibt sich folgendes Szenario:

#### Szenario 3: Verringerung Einfamilienhäuser:

133 WE (80%) im GWB + verdichtete Formen; 333m²/WE 4,45 ha 33 WE (20%) in Einfamilienhäusern a 750 m² 2,45 ha 166 Wohneinheiten Summe Bauland für Wohnen 6,9 ha

Dem prognostizierten Bedarf sind die Baulandreserven gem. aktueller Flächenwidmungspläne sowie die Baulandpotentiale gem. ÖEK gegenüberzustellen.

Bei einer realistischen Aktivierungswahrscheinlichkeit von 30 % der bestehenden, gewidmeten Reserven (d.h. ca. 13 ha, exkl. ausgewiesener Entwicklungspotentiale in den Örtlichen Entwicklungskonzepten sowie exkl. möglicher Nachverdichtungen bereits bebauter Flächen) wäre bei Szenario 1 der Baulandbedarf für Wohnzwecke demnach für ca. 8 Jahre gedeckt.

#### 2.4. Mobilität und Erreichbarkeit / Verkehr

#### Modal Split und Verkehrsströme

Die oberösterreichische Verkehrserhebung 2012 mit Ergebnissen auf Gemeindeebene liefert die letzte verfügbare Datenbasis, um die Mobilitätssituation in Bad Ischl zu beurteilen. Insgesamt nahmen die Wege der Wohnbevölkerung in der Stadt Bad Ischl von 2001 bis 2012 um 9,1% zu. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist mit +15,7% am stärksten gewachsen. Auch die Fußwege nahmen um ca. +13,3% zu. Hingegen gab es bei den mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen einen starken Rückgang (-32,6%) und auch die Anzahl der mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) zurückgelegten Wegen nahm deutlich ab (-16,6%).

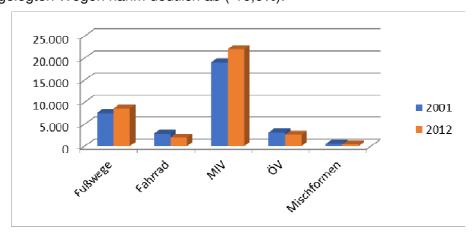


Abbildung 6: Veränderung der Weganzahl der Wohnbevölkerung in Bad Ischl nach Verkehrsmittel, Quelle: OÖ. Verkehrserhebung 2012, Amt der OÖ. Landesregierung

Insgesamt wurden im Jahr 2012 ca. 62% aller Wege mit dem MIV zurückgelegt. Der Anteil des Umweltverbunds (Fußwege, Fahrrad, ÖV) am Modal Split nahm in Bad Ischl zwischen 2001 und 2012 deutlich ab (von ca. 40,9% auf ca. 36,8%).

							2	2012		2001		1992
ehrsmittelaufteilung der Weg	e absolut					25.000						
eine Angabe	Wege/Tag	658	65	31		20.000 -						
u Fuß	Wege/Tag	8.529	7.531	10.456	998	15.000 -						
ahrrad	Wege/Tag	1.947	2.888	3.381	-941	10.000 -				•		
not. Individualverkehr IV	Wege/Tag	22.020	19.030	17.048	2.990	5.000 -		п		•		
ffentlicher Verkehr ÖV	Wege/Tag	2.597	3.115	3.224	-518	0 -	1	2	3	4	5	6
lischformen IV - ÖV	Wege/Tag	403	523	564	-120							
ehrsmittelanteile der Wege re	elativ					anten	e der v	vege				
eine Angabe	Prozent	ohne KA	ohne KA	ohne KA		7,3%	_ 1,1%			9.49	, 1,6%	
u Fuß	Prozent	24,0%	22,8%	30,2%	+13,3%							
ahrrad	Prozent	5,5%	8,7%	9,8%	-32,6%		24	4,0%			2	2,8%
not. Individualverkehr IV	Prozent	62,0%	57,5%	49,2%	+15,7%	62	2,0%		5,5%	57,	5%	
ffentlicher Verkehr ÖV	Prozent	7,3%	9,4%	9,3%	-16,6%							
lischformen IV - ÖV	Prozent	1,1%	1.6%	1.6%	-23.0%		2042				2002	
	eine Angabe  u Fuß ahrrad not. Individualverkehr IV ffentlicher Verkehr ÖV dischformen IV - ÖV  sehrsmittelanteile der Wege re eine Angabe  u Fuß ahrrad not. Individualverkehr IV ffentlicher Verkehr ÖV	u Fuß ahrrad wege/Tag ahrrad wege/Tag not. Individualverkehr IV wege/Tag ffentlicher Verkehr ÖV wege/Tag dischformen IV - ÖV wege/Tag sehrsmittelanteile der Wege relativ eine Angabe prozent ahrrad prozent not. Individualverkehr IV prozent ffentlicher Verkehr ÖV prozent	Seine Angabe	weine Angabe         Wege/Tag         658         65           u Fuß         Wege/Tag         8.529         7.531           ahrrad         Wege/Tag         1.947         2.888           not. Individualverkehr IV         Wege/Tag         22.020         19.030           ffentlicher Verkehr ÖV         Wege/Tag         2.597         3.115           dischformen IV - ÖV         Wege/Tag         403         523           tehrsmittelanteile der Wege relativ           eine Angabe         Prozent         Ohne KA         Ohne KA           u Fuß         Prozent         24,0%         22,8%           ahrrad         Prozent         5,5%         8,7%           not. Individualverkehr IV         Prozent         62,0%         57,5%           ffentlicher Verkehr ÖV         Prozent         7,3%         9,4%	Wege/Tag   658   65   31     U Fuß   Wege/Tag   8.529   7.531   10.456     Ahrrad   Wege/Tag   1.947   2.888   3.381     Not. Individualverkehr IV   Wege/Tag   22.020   19.030   17.048     Iffentlicher Verkehr ÖV   Wege/Tag   2.597   3.115   3.224     Idischformen IV - ÖV   Wege/Tag   403   523   564     Idischform	Wege/Tag   658   65   31	Prozent   Proz	### 25.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000   15.000   20.000	Prozent   Proz	### Sehrsmittelaufteilung der Wege absolut  ### seine Angabe  ### wege/Tag  ### seine Angabe  ### wege/Tag  ### sehrsmittelaufteilung der Wege absolut  ### seine Angabe  ### wege/Tag  ### seine Angabe  ### wege/Tag  ### sehrsmittelaufteilung der Wege absolut  ### seine Angabe  ### sehrsmittelaufteilung der Wege/Tag  ### seine Angabe  ### seine Angabe	## Prozent	## Sephramittelaufteilung der Wege absolut  ## seine Angabe  ## wege/Tag  ## seine Angabe  ## seine Angabe

Abbildung 7: Modal Split in der Stadt Bad Ischl: linke Spalte Jahr 2012, mittlere Spalte Jahr 2001 und rechte Spalte Jahr 1992, Quelle: OÖ. Verkehrserhebung 2012, Amt der OÖ. Landesregierung

Für die Abschätzung des Verlagerungspotentials auf den ÖV ist v.a. die Verteilung der Ziel- und Quellwege von und nach Bad Ischl wesentlich. Im Jahr 2012 waren die drei wichtigsten Zielgemeinden der Stadt Bad Ischl: Bad Goisern mit 4.994 Wegen/Tag (Summe Ziel- und Quellwege), gefolgt von Ebensee (2.853 Wege/Tag) und St. Wolfgang (2.678 Wege/Tag). Der Anteil der mit dem ÖV im Jahr 2012 zurückgelegten Wege von und nach Bad Goisern betrug ca. 10,8%, von und nach Ebensee ca. 19,5% und von und nach St. Wolfgang ca. 12,8%. Relativ starke Verkehrsbeziehungen gibt es auch zwischen Bad Ischl und der Bezirkshauptstadt Gmunden (981 Wege) und der Stadt Salzburg (1.014 Wege).

#### Erreichbarkeit im Öffentlicher Verkehr (ÖV) – ÖV Güteklassen

Die Hauptlinien im öffentlichen Personennahverkehr sind die Salzkammergutbahn und die Regionalbuslinien von bzw. nach Salzburg mit sehr guten Taktfrequenzen. Neben den sonstigen Regionalbuslinien gibt es im Stadtgebiet das Netz des Stadtbusses.

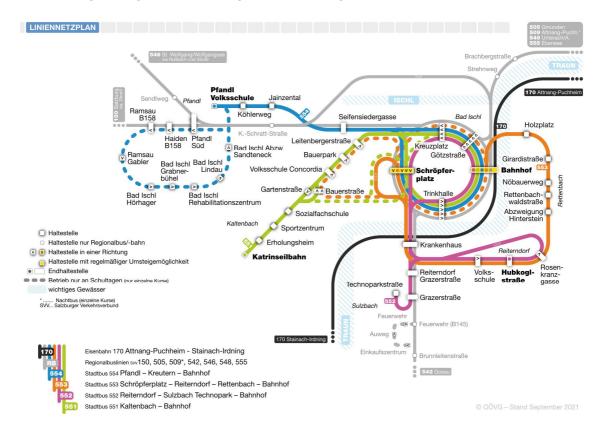


Abbildung 8: Liniennetzplan der Stadt- und Regionalbuslinien in Bad Ischl, Stand 2022

Im Auftrag der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) wurde in den Jahren 2015/2016 ein Umsetzungskonzept zur Definition von ÖV-Güteklassen entwickelt. Ziel war die Schaffung einer österreichweit abgestimmten Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung durch die Entwicklung eines Systems von ÖV-Güteklassen für Standorte und Gebiete.

ÖV-Güteklassen koppeln die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. ÖV-Güteklassen bieten damit Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität von Gebieten bzw. Standorten ebenso wie zum erschlossenen bzw. erschließbaren Nachfragepotenzial für das ÖV-Angebot. ÖV-Güteklassen sind daher ein wichtiges Instrument zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehrssystem.

Bei der <u>Konzeption</u> des bundesweiten ÖV-Güteklassensystems wurden <u>folgende</u> <u>Grundsätze</u> verfolgt:

- Ausreichende Differenzierung sowohl im städtischen als auch im ländlichen Bereich: damit ergeben sich "eher städtische" und "eher ländliche" Güteklassen
- Hierarchisierung und Differenzierung zwischen vier Verkehrsmittelkategorien, die sich nach Reisegeschwindigkeit, Kapazität, Komfort und Fahrplansicherheit unterscheiden: Stufe 1: Fernverkehr, REX, Stufe 2: S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn, Stufe 3: Straßenbahn, O-Bus, Stufe 4: Bus
- Angemessene Berücksichtigung der Bedeutung einzelner Verkehrsmittelkategorien nach Raumtypen
- Neben der ÖV-Erschließungsqualität fließt auch die Zumutbarkeit der ÖV-Nutzung in die Systemerstellung mit ein. Das betrifft vor allem die Fußwegedistanzen und die Intervalldichte
- Die ÖV-Güteklassen werden für Normalwerktage (Montag bis Freitag) und Normalwerktage außerhalb von Schulzeiten (Montag bis Freitag), nicht jedoch für die touristischen Saisonen, ermittelt.

Die Haltestellentypen werden aus den an der Haltestelle haltenden Verkehrsmittel-kategorien abgeleitet. Intervallklassen an den Haltestellen ergeben sich aus den durchschnittlichen Abfahrten pro Haltestelle in vorgegebenen Zeitintervallen. Aus der Kombination von Intervallklassen und Haltestellentypen werden die Haltestellenkategorien gebildet. Die höchste Haltestellenkategorie (I) ergibt sich demnach bei Kursintervallen (Abfahrten pro Richtung) von unter 5 Minuten und Bedienung durch höchstrangige Verkehrsmittel (Fernverkehr, REX). Die geringste Haltestellenkategorie (VIII) ergibt sich bei Kursintervallen von durchschnittlich mehr als 2 Std. und unter 3,5 Std. (=Angebotsmindeststandard 4 Fahrten pro Richtung) und Bedienung durch Busse.

Im Stadtgebiet von Bad Ischl wurden im Jahr 2022 die verschiedenen Bus- und Bahnhaltestellen in unterschiedlichen Qualitäten hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit bedient:

Die <u>Haltestellenkategorien II</u> ergibt sich nur beim Bahnhof Bad Ischl (2 Haltestellen) Die <u>Haltestellenkategorien V</u> ergibt sich bei der Buslinien entlang der B 158 Richtung Salzburg und entlang der Grazerstraße nach Bad Goisern, auch die innerstädtischen Bushaltestellen Salzburgerstraße, Schröpferplatz und Auböckplatz sind in dieser Kategorie (10 Haltestellen)

Die restlichen Bushaltestellen sind in der Haltestellenkategorie VI, VII oder VIII oder haben eine so geringe Frequenz, dass sie im Rahmen der OV- Güteklassen keiner Haltestellenkategorie zugeordnet wurden.

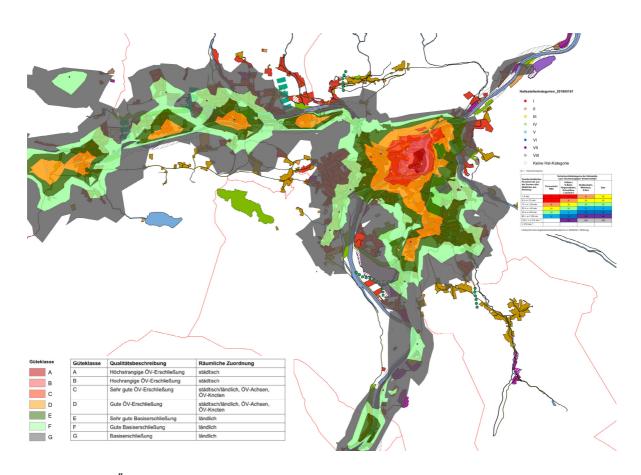


Abbildung 9: ÖV-Güteklassen im Stadtgebiet von Bad Ischl, an Normalwerktagen, Quelle: ÖROK Österreichische Raumordnungskonferenz, Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für Österreichweite ÖV-Güteklassen, Abschlussbericht, Fassung 2022

Unter Zugrundelegung der zumutbaren Zugangswege zu den bestehenden ÖV-Haltestellen zeigt sich, dass mehrere Ortschaften und Stadtteile unzureichend im öffentlichen Verkehr versorgt sind. Darunter befinden sich:

im Westen südlich der B 158: ein großer Teil von Lindau und von Ahorn

im **Westen nördlich der B 158:** Jainzen, Gebiet entlang der Kreutererstraße und Hahnlfeldstraße

im Osten: Gebiet entlang Brandenbergweg, Fischweg, Traxleckweg, Teile von Roith

im Südosten: Perneck, Obereck, Untereck, Kalkgrube

im Südwesten: Gebiete am südlichen Auweg, Gulda-Straße

Weiters ist in Abbildung gut erkennbar, dass eine zusätzliche Bahnhaltestelle beim Frachtenbahnhof eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit für die Bereiche einerseits in Kaltenbach und andererseits am Auweg führen würde.

#### Fuß- und Radverkehr

Prinzipiell sind aufgrund der relativ geringen Entfernungen das Stadtzentrum bzw. die relevanten Ziele in der Stadt (Bahnhof, Schulen, etc.) von den Wohngebieten aus mit dem Rad gut erreichbar. Die Topographie des Trauntals und des Tals der Ischl unterstützt die Attraktivität des Radverkehrs, da im Großteil des besiedelten Stadtgebiets keine größeren Steigungen vorkommen. Nur im südwestlichen und v.a. südöstlichen Bereich des Stadtgebiets (Perneck, Obereck etc.) schränkt die Topographie die Attraktivität des Radfahrens ein. Der Trend zum E-Bike relativiert aber auch diese Einschränkung.

Der Landesradweg R2 Salzkammergutweg führt direkt durch das Stadtzentrum von Bad Ischl, wo auch der Ast Richtung Bad Goisern / Hallstatt abzweigt.

Auch der überregionale Salzkammergut-Weitwanderweg führt ebenfalls fast durch das Stadtzentrum von Bad Ischl. Schließlich quert der historisch interessante Soleleitungsweg das Stadtgebiet mehr oder weniger parallel zur Traun in Nord-Süd-Richtung.

#### 2.5. Naturschutz, Hochwasser- und Gefahrenzonen und Bodenschutz

#### Naturschutzfachliche Ziele:

Die Naturschutzabteilung des Landes Oberösterreich hat zur Formulierung und Kommunikation der Ziele für Natur und Landschaft (aus naturschutzfachlicher Sicht) das Gebiet von Oberösterreich in 41 Raumeinheiten gegliedert und für die jeweiligen Raumeinheiten Ziele und Umsetzungsmöglichkeiten formuliert.

Die Stadt Bad Ischl ist von drei Raumeinheiten betroffen:

- 1. Salzkammergut Talungen (mit der Untereinheit Kulturlandschaft und Siedlungsraum)
- 2. Salzkammergut Voralpen und
- 3. Kalkhochalpen (hier ist der nordöstliche Teil der Gemeinde nördlich des Rettenbachtals zugeordnet)



Abbildung 10: Naturschutzfachliche Ziele - Übersicht über die Raumeinheiten, orange: Salzkammergut - Talungen, blau: Salzkammergut – Voralpen und hellgrün: Kalkhochalpen, Quelle: Doris

Im Kontext der nachhaltigen Stadtentwicklung ist v.a. die Raumeinheit "Salzkammergut – Talungen" von Interesse, da es dort konzentriert zu Interessenskonflikten zwischen einerseits Zielen des Naturschutzes und andererseits Zielen der Baulandentwicklung oder Zielen der Erholungsnutzung kommen kann. Im Folgenden werden deshalb ausgewählte Ziele aus den Leitbildern Natur und Landschaft nur für diese Raumeinheit angeführt:

- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf vorhandene Zentren, Erweiterungen im direkten Anschluss an bestehende Zentren: Durch großzügige Baulandwidmungen auch außerhalb der Siedlungskerne sind insbesondere landschaftliche attraktive Bereiche und Hanglagen mit Sichtbeziehungen zu den Seen stark zersiedelt... Der Anteil großer, störungsarmer Räume und durchgehender Grünzüge wird vermindert. (NaLa, Salzkammergut-Talungen, Seite 72 f.).

- Sicherung historischer Parkanlagen: Historische Parkanlagen sind zwar nicht zentrales Thema des Naturschutzes, doch vereinen sie in hohem Maße kulturelle und naturkundliche Interessensbereiche gleichermaßen. (NaLa, Salzkammergut-Talungen, Seite 74).
- Erhaltung raumtypischer Kulturlandschaftselemente: In den Talräumen tritt eine Reihe verschiedener naturnaher Kulturlandschaftselemente auf, wie etwa Obstbaumwiesen, Hecken, Feldgehölze, Gebüsche, bachbegleitende Galeriewälder, Lesesteinmauern, traditionelle Hofformen. Daneben spielen auch die "gärtnerischen" Gehölze der Einfamilienhausanlagen eine Rolle. Die teilweise hohe Dichte solcher, meist gehölzreicher Kleinstrukturen trägt maßgeblich zu dem attraktiven Erscheinungsbild der Offenlandschaft bei und stellt die Grundlage für den herrschenden Reichtum an Tier- und Pflanzenarten dar. (NaLa, Salzkammergut-Talungen, Seite 76).
- Erhaltung raumtypischer Geländeformen: Das Gelände der Raumeinheit wurde sowohl von eiszeitlichen als auch von fluvialen Kräften überformt. Unter anderem prägen Flusssysteme, schmale Auen, eiszeitliche Moränenlandschaften das Bild der Raumeinheit. (NaLa, Salzkammergut-Talungen, Seite 78).
- Erhaltung eines hohen Anteils artenreicher Wiesen- und Weidetypen: Insbesondere in steilen und unwegsamen Hanglagen konnte sich eine Vielzahl unterschiedlicher, artenreicher Wiesen und Weidetypen entwickeln. Entsprechend der Lage dieser Wiesentypen in den am schwersten zu bewirtschaftenden Standorten sowie wegen ihrer weitgehenden Ertragsarmut sind sie am stärksten von Aufforstungsmaßnahmen betroffen. (NaLa, Salzkammergut-Talungen, Seite 78).
- Gewässerkontinuums: Ein durchgehendes Gewässerkontinuum ist Voraussetzung für die arttypischen Wanderungen von Fischen z.B. zu ihren Laichplätzen und zum Austausch zwischen den Populationen. Naturnahe Uferstrukturen bieten wichtige Nahrungs- und Laichbiotope. ... Die Erhöhung der Durchgängigkeit des Fließgewässernetzes ist ein wesentliches Standortpotential und führt zur Verbesserung des Austausches entgegen der Fließrichtung. (NaLa, Salzkammergut-Talungen, Seite 86).

Die in den Leitbildern Natur und Landschaft formulierten naturschutzfachlichen Ziele können insbesondere durch zwei Maßnahmen der Örtlichen Raumordnung unterstützt werden: Vermeidung von Zersiedelung und Freihalten von Grünzügen bzw. schützenswerten Grünflächen vor Bebauung durch Ausweisung auf Ebene der Örtlichen Entwicklungskonzepte und/oder Flächenwidmungspläne.

#### Hochwasserzonen und Gefahrenzonen der Wildbach- und Lawinenverbauung

In Bad Ischl sind für die Traun und für den Ischlfluss Gefahrenzonenpläne des Gewässerbezirks Gmunden vorhanden, die weitreichende Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung in den Tallagen nach sich ziehen. Zusätzlich schränken die Gefahrenzonenpläne der Wildbach- und Lawinenverbauung in den Nebentälern und an den Hangbereichen zur Traun und zum Ischlfluss die Möglichkeiten der Stadtentwicklung ein.

#### **Bodenfunktionsbewertung Land Oberösterreich**

Das Land Oberösterreich hat eine flächendeckende Bodenfunktionsbewertung erarbeitet, die folgende Bodenteilfunktionen berücksichtigt:

- Lebensraum f
  ür Bodenorganismen
- Standortpotential für natürliche Pflanzengesellschaften
- Natürliche Bodenfruchtbarkeit
- Abflussregulierung
- Filter und Puffer f
  ür Schadstoffe

Aus diesen Bodenteilfunktionen ergibt sich ein "Raumwiderstand Boden". Zwei Aspekte der Bodenfunktionsbewertung sind für die zukünftige stadtregionale Entwicklung besonders wichtig: Einerseits die Natürliche Bodenfruchtbarkeit, die als ein Indikator für das Produktionspotential in der Landwirtschaft gesehen werden kann und der Raumwiderstand, der als ein Summenindikator für den Schutzbedarf von Böden gesehen werden kann.

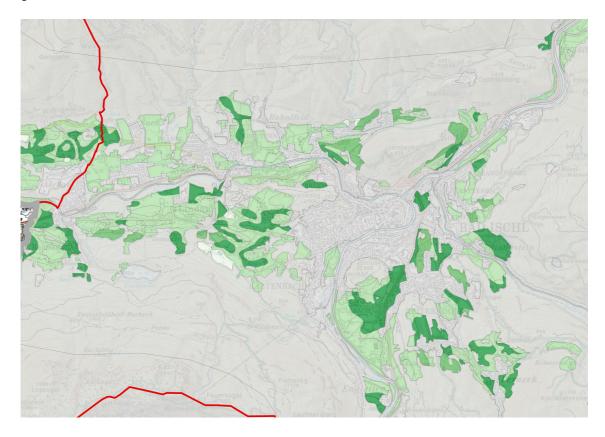


Abbildung 11: Bodenteilfunktion "Natürliche Bodenfruchtbarkeit" (dunkelgrün = sehr hohe Funktionserfüllung, helles grün = geringe Funktionserfüllung), Quelle: DORIS

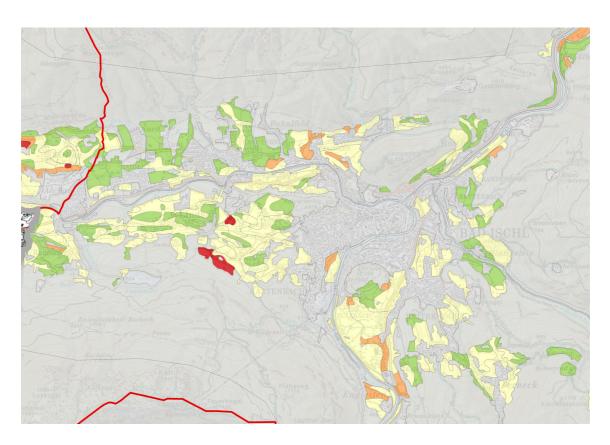


Abbildung 12: Raumwiderstand Boden (rot = hoher Raumwiderstand und besonderer Schutzcharakter, orange = hoher Raumwiderstand, hellgrün = geringer Raumwiderstand), Quelle: DORIS

#### 2.6. Klimawandel im Inneren Salzkammergut

Der Talraum der Stadt Bad Ischl liegt -oberösterreichweit betrachtet - im temperaturmäßig mittleren Gebiet Oberösterreichs. Der Zentralraum und das Machland sind wärmer, die höheren Lagen sind z.T. deutlich kälter.

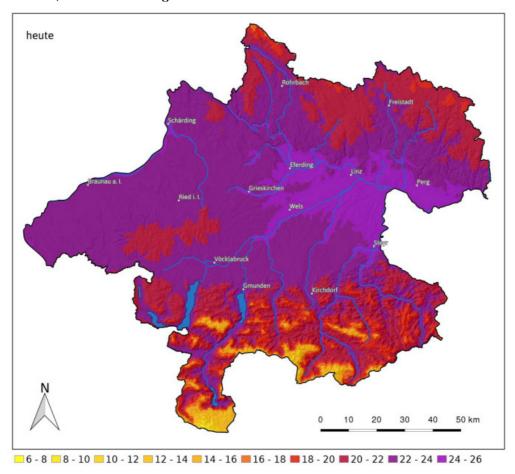


Abbildung 13: Heutige (1981-2018) Mittel des Temperaturmaximums ( $^{\circ}$ C) für den Sommer (Juni – August), Quelle: Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur, 2015

Derzeit werden im Inneren Salzkammergut (unter 1.000m) durchschnittlich nur drei Hitzetage (mittlere Anzahl an Tagen pro Jahr mit zumindest 30 °C Temperaturmaximum) erreicht. Im Vergleich dazu gibt es im Eferdinger Becken derzeit bereits im Mittel schon 10-20 Hitzetage. Bis zum Jahr 2050 werden im Inneren Salzkammergut auch 10 -20 Hitzetage prognostiziert. (vgl. folgende Abbildung).

Zur Verbesserung der Situation sind daher Maßnahmen zum Schutz vor Hitze in den Siedlungsbereichen erforderlich. Besonders wichtig ist es, den Bodenschutz, z.B. Schutz des Bodens vor Versiegelung, mit den Instrumenten der Örtlichen Raumplanung zu stärken (insbesondere durch Bebauungsplanung). Voraussetzung für den Bodenschutz ist es, künftig eine ressourcenschonende, verdichtete Siedlungsentwicklung zu forcieren.

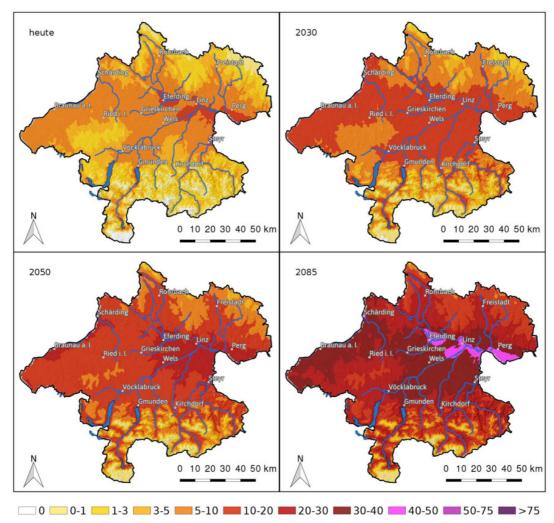


Abbildung 14: Änderung der Hitzetage (Tage mit mind. 30 ℃ Temperaturmaximum) in Oberösterreich (mittleres Szenario), Quelle: Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur, 2015

Heizgradtage sind ein Maß für den klimatologisch bedingten Heizbedarf. Die mittlere Abnahme in Oberösterreich bis Ende des 21. Jahrhunderts beträgt absolut rund 850°, dies entspricht einer relativen Abnahme von mehr als 20%.

Der Jahresniederschlag, der im Inneren Salzkammergut bei ca. 1.800mm pro Jahr liegt, wird laut den Klimaprognosen im Wesentlichen gleichbleiben.

In den Tallagen des Inneren Salzkammergutes dauert die Vegetationsperiode derzeit im Mittel zwischen 240-270 Tage. Um 2050 wird nach den vorliegenden Prognosen die Länge der Vegetationsperiode im Inneren Salzkammergut bereits zwischen 270-300 Tage liegen (vgl. folgende Abbildung). Im oberösterreichischen Durchschnitt verlängert sich die Vegetationsperiode um mehr als 50 Tage.

#### Vegetationsperiode (Mittleres Szenario)

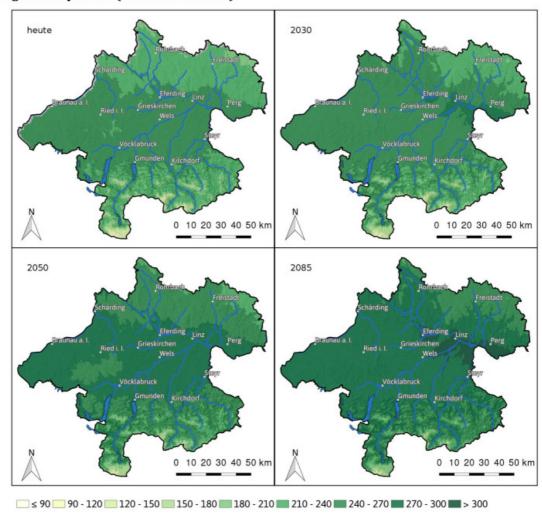
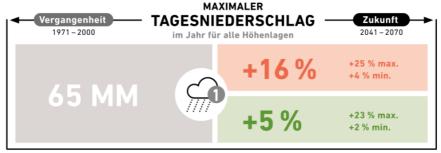


Abbildung 15: Mittlere Länge der Vegetationsperiode beobachtet sowie mittleres Szenario für das 21. Jahrhundert, Quelle: Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur, 2015

Für die Klimawandel -Anpassungsmodellregion (KLAR! - Region) Bad Ischl wurden einige Klimaindikatoren von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik regional dargestellt (Klimainfoblatt der KLAR! – Region Ebensee – Bad Ischl, o.J.). Dabei werden Referenzwerte aus dem Zeitraum 1971 bis 2000 den erwarteten Werten für den Zeitraum 2041 – 2070 gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung erfolgt mit zwei Szenarien: die rot unterlegten Werte gehen vom worst-case Szenario "Kein Klimaschutz aus", die grün unterlegten Werte hingegen vom Szenario Paris Ziel "Ambitionierter Klimaschutz".

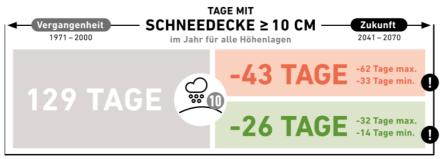
Laut dieser Gegenüberstellung werden zukünftig extreme Tagesniederschläge intensiver. Um die Schäden bei Starkregenereignissen zu minimieren ist der Ausbau von Retentionsmaßnahmen an kleinen Gewässern, der Schutz vor Hangwässer (Übergang Grünland – Siedlungen) und das strikte Vermeiden von neuen Bebauungen in Überflutungsbereichen notwendig.



\* größte Tagesniederschlagssumme

Abbildung 16: Veränderung des maximalen Tagesniederschlags, Quelle: Klimainfoblatt der KLAR! – Region Ebensee – Bad Ischl, o.J.

Wie in den letzten Jahren bereits erlebbar, wird die Anzahl der Tage mit einer Naturschneedecke weiter abnehmen; dies betrifft alle Höhenlagen. Daraus resultieren Einschränkungen für den Wintertourismus, Verschiebungen im Wasserhaushalt 'aber auch Kosteneinsparungen im Winterdienst.



\* Höhe der Schneedecke beträgt mindestens 10 cm

Abbildung 17: Veränderung der Tage mit Schneedecke, Quelle: Klimainfoblatt der KLAR! – Region Ebensee – Bad Ischl, o.J.

#### 3. SWOT- ANALYSE UND HANDLUNGSERFORDERNISSE

#### 3.1. Stärken/Schwächen – Chancen/Risiken-Analyse

Die SWOT-Analyse schafft einen raschen Überblick über die Situation in der Stadt selbst und die von außen wirksamen Trends und Entwicklungen. Die SWOT-Analyse ermöglicht es auch, Informationen aus unterschiedlichen Quellen nach einem einheitlichen Schema zu ordnen.

Folgende Quellen werden kombiniert:

- ▶ Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Projektes Nachhaltige Stadtentwicklung. Sie zeigen besonders Aspekte, die persönlich wahrnehmbar sind.
- Ergebnisse einer fachlichen Einschätzung aus Sicht von raum-planA. Dies bietet eine fachlich begründete "Außensicht" basierend auf verfügbaren Zahlen und Fakten.
- ▶ Ergänzungen aus Sicht der Steuerungsgruppe: Beim Arbeitstreffen "Handlungserfordernisse" ergänzten die Mitglieder den Fachentwurf mit ihren Einschätzungen zu den Stärken und Schwächen. Sie integrieren die Innensicht.

#### **Positiv Negativ** Schwächen: Stärken: • Was macht die Stadt gut? · Was läuftin der Stadt schlech? · Welche Potenziale gibt es? • Wo gibt es Defizite? Intern • Welche Synergien können • Wie können Schwächen in geschaffen werden? Stärken verwandelt werden? Chancen: Risiken: • Welche positiven Trends gibt • Welche Gefahren und negativen Trends bestehen? · Welche rechtlichen und gesell Welche rechtlichen und Extern schaftlicherEntwicklungen gesellschaftlichen Entwicklungen können kann man nützen? Hemmnisse sein?

Abbildung 18: Kernfragen einer stadtbezogenen SWOT-Analyse

# 3.1.1. Umgang mit Klimawandel

Sta	ärken	Schwächen
+ + + +	Intakte Natur  Wasser-Ressourcen (auch energetische Nutzung)  Gute klimatische Ausgangssituation (Niederschlag, Temperatur)  KLAR! Region (gemeinsam mit Ebensee) und dadurch personelle Ressourcen zur Initiierung und Umsetzung von Projekten  Wenig Betriebe mit hohem CO2-Ausstoß  Hohes Biomassepotential, ein Ansprechpartner im Waldbereich (ÖBf)	<ul> <li>Nach wie vor hohe Abhängigkeit von Öl und Gas, Umstieg passiert zu langsam</li> <li>Touristen kommen vorwiegend mit PKWs mit Verbrennungsmotoren, auch Tagesgäste</li> <li>Hoher CO2 Ausstoß durch PKW Verkehr, auch kurze Wege werden von vielen mit dem Auto gefahren</li> <li>Mangelhaftes Angebot im öffentlichen Verkehr (Mikro-Verkehrsangebote, fehlende Vertaktung Bahn/Bus, Abendverbindungen)</li> <li>Park &amp; Ride, fehlende Parkmöglichkeiten für bei Bus- und Bahnhaltestellen</li> <li>Hoher Pendleranteil führt zu hohem Pendelverkehr</li> <li>Einkaufsmärkte, die attraktiv nur mit dem Auto erreichbar sind, mit großen versiegelten Parkplätzen, ohne Bäume, ohne PV-Anlagen</li> <li>Dominanz des Einfamilienhauses mit einem hohen Flächenverbrauch (2011 ca. 55% der</li> </ul>
		Wohngebäude) - Hoher Anteil versiegelter Flächen
Ch	nancen	Risiken
+ + +	Revitalisierung (z.B. Leerstandsnutzung) statt Flächenfraß  Mobilitätskonzepte zur Stärkung des Umweltverbunds  Mobilitätskonzepte im Rahmen der Kulturhauptstadt 2024  Schließung der "letzten Meile" durch E-Bikes Verleih an Bahnhöfen etc.	- Gefahren durch den Klimawandel: Hitzetage, Überschwemmungen, Rutschungen, Steinschlag etc

# 3.1.2. Umgang mit dem demographischen Wandel

Stärken	Schwächen
+ Funktion eines starken regionalen     Zentrums     + Hohe Erholungsqualität durch die Lage im	- In den letzten zwanzig Jahren sehr geringe Bevölkerungsdynamik, (2001 14.081 Haupt- wohnsitze, 2021 14.109)
Hohe Erholungsqualität durch die Lage im Inneren Salzkammergut und die vorhandenen naturräumlichen Ressourcen	- Erreichbarkeit entspricht nicht den Qualitäten der Westachse
+ Hoher Standard im Bereich der technischen und sozialen Infrastruktur	<ul> <li>Vergleichsweise geringer Anteil der 0-14 J\u00e4hrigen (Kinder, Sch\u00fcler) an der Gesamtbev\u00f6lkerung im Vergleich zu Bezirk und Land O\u00d6</li> </ul>
+ Potential von ca. 17.250 Einwohnern (incl. Zweitwohnsitzer) mit wachsendem Anteil innerhalb des Inneren Salzkammergutes	- Auspendlerstadt (2019 ca. 44% der Erwerbstätigen, die in Bad Ischl Wohnen)
+ Wachsendes zukünftiges Bevölkerungs- potential als einzige Gemeinde im Inneren	- seit 2011 relativ wenig neugebaute Wohnungen (697, 7,4% Steigerung, Land OÖ: 11,46%)
Salzkammergut  + Geringe Arbeitslosenquote (4,3 % im	- Hoher Anteil an Nebenwohnsitzen (2011 31,4 % der Wohnungen, Bezirk: 23,6%,Land OÖ: 15,8%)
Bezirk 2021, gegenüber 5,0% Land OÖ)  + Kompakter Stadtkern	- Mangelnde Barrierefreiheit in Wohngebäuden und im öffentlichen Raum
+ Große wirtschaftliche Bedeutung des Tourismussektors mit mehreren örtlichen	- Vielzahl an Siedlungsansätzen in dezentralen, durch ÖV schlecht erschlossenen Randgebieten
Leitbetrieben + derzeit ausreichende Kinderbetreuungs-	- Zu kurze Kinderbetreuungszeiten (v.a. im Sommer bei privaten Anbietern)
plätze	- Zu wenig (kulturelles) Angebot für Jugendliche
+Hohe Wohnqualität (so dass pendeln in Kauf genommen wir)	- nicht verfügbare Baulandreserven, ohne Baulandsicherungsvertrag
Chancen	Risiken
+ Große Nachfrage nach Wohnungen	- Relative Lageungunst, v.a.als Wirtschaftsstandort
+Verbesserung des Bahnangebots (Ausbau Salzkammergutbahn)	- Weiterer Wohnungsbedarf aufgrund Abnahme der Haushaltsgrößen
+Die "weichen" Standortqualitäten Bad Ischls	- Wohnraum für Einheimische kaum leistbar
gewinnen relativ an Bedeutung + Kulturhauptstadt 2024 als attraktives Projekt,	- Zunehmend Fachkräfte kaum verfügbar (z.B. HTL – TechnikerInnen, Tourismusfachkräfte, etc.)
auch der Regionalentwicklung	- unterdurchschnittliche Erwerbsquote (vgl. Bezirk)
+ Digitalisierung und Möglichkeiten des homeoffices bieten neue Arbeits- möglichkeiten in der Stadt	- Pensionsantritt der Babyboomer verringert das Arbeitskräftepotential
+ Guter Bildungsstandort	- Investitionen bzgl. Erneuerung technischer und sozialer Infrastruktur
	- Monostrukturelle Ausrichtung auf Tourismus

# 3.1.3. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Stärken	Schwächen
<ul> <li>+ Gute Einbindung des lokalen Radwegenetzes in das überregionale Landesradwegenetz (R 2 Salzkammergut Radweg)</li> <li>+ Topographische Bedingungen im Trauntal und Richtung Wolfgangsee gut für Radfahren geeignet</li> <li>+ Im Stadtzentrum gutes und dichtes Fußwegenetz vorhanden</li> <li>+ Fußgängerzone Pfarrgasse / Auböckplatz und Esplanade als attraktive Flaniermeilen</li> <li>+ Zentrumsnahe Lage des Bahnhofes ermöglicht Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad</li> <li>+ Hoher Anteil von 24% der Fußwege an den Gesamtwegen It. Verkehrserhebung 2012</li> <li>+ Auf vielen innerstädtischen Straßen bereits Tempo 30, dadurch Mischverkehr möglich</li> <li>+ Historischer Soleweg als Fußwegverbindung</li> </ul>	<ul> <li>Hohe Verkehrsbelastung in der Innenstadt durch PKW</li> <li>Fuß- und radläufige Anbindung der Stadtteile Reiterndorf, Perneck und Steinfeld aufgrund Topographie und enger Straßenquerschnitte unbefriedigend</li> <li>Fehlende ausreichend breite Radwegverbindung in der Westachse (Kreutern – Pfandl – Aschau)</li> <li>Traun bildet eine starke Barriere für den Radverkehr, kaum barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger</li> <li>Enge Straßenquerschnitte und Raummangel bieten kaum Platz für breitere Gehwege oder baulich getrennte Radwege</li> <li>Bereich Hauptbrücke – Schröpferplatz: enge Platzverhältnisse, erzwungene Umwege und lange Wartezeiten</li> <li>Raumkonkurrenz PKW – Rad- und Fußverkehr in der Innenstadt</li> <li>"zentrumsferne" Parkplätze werden nicht</li> </ul>
Chancen	angenommen  Risiken
<ul> <li>+ E-Bikes erhöhen für viele RadfahrerInnen den Bewegungsradius, weitere und/oder steilere Strecken können mit dem Rad zurückgelegt werden</li> <li>+ Erhöhtes Gesundheitsbewusstsein führt zu häufigerem Fahrradfahren, Radfahren ist wieder in</li> <li>+ Attraktive Innenstadt mit geringem Leerstand lässt Fußwege nicht lang erscheinen</li> </ul>	<ul> <li>Verkehrszunahmen im PKW-Verkehr gefährden Sicherheitsbedürfnis im Mischverkehr</li> <li>E-Bikes erhöhen Konfliktsituationen zwischen Fußgänger und Radfahrer</li> <li>Steigende Investitionen für Neubau und Erhaltung Radwege</li> </ul>

#### 3.2. Handlungserfordernisse

Auf Basis der SWOT-Analyse und der Raum- und Strukturanalyse werden im Folgenden konkrete Handlungserfordernisse ermittelt: Über das Verknüpfen der internen Stärken und Schwächen mit den Ergebnissen der Analyse der externen Chancen und Risiken werden Entwicklungspotenziale ("Rückenwind") aber auch Entwicklungshemmnisse ("Gegenwind") für die Region abgeleitet. Folgende Fragen stehen im Mittelpunkt:

- Welche spürbaren Entwicklungen/Trends werden bestehende Stärken der Region positiv befördern (Rückenwind)?
- Welche spürbaren Entwicklungen/Trends werden in der Region problematische Wirkungen entfalten und damit sozioökonomische Anpassungen erforderlich machen (Gegenwind)?

#### 3.2.1. Handlungserfordernisse "Umgang mit dem Klimawandel"

Um den Klimawandel in den Griff zu bekommen, müssen zwei Strategien gleichzeitig verfolgt werden:

- 1. **Klimaschutzmaßnahmen**, um die Temperaturerhöhung zu begrenzen (Treibhausgase reduzieren)
- 2. **Anpassungsmaßnahmen**, um die Lebensqualität zu sichern trotz der bereits spürbaren Folgen des Klimawandels

Nur die **Kombination beider Maßnahmenbündel** ist zielführend. Denn selbst wenn wir den Klimaschutz künftig intensivieren, ist die klimatische Veränderung nicht mehr umkehrbar. Und auch für eine erfolgreiche Anpassung ist es entscheidend, wie stark die klimatischen Veränderungen sein werden.

Die dafür notwendigen Maßnahmen sind in allen Arbeitsfeldern der räumlichen Planung auszuarbeiten und anschließend umzusetzen. Von der Sicherung großflächiger Grünzüge entlang der Gewässer (Landschaftsplanung), über die Vermeidung von Wegen, die mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden (Verkehrsplanung), bis zur Umsetzung flächensparender Bebauungsformen (Bebauungsplanung) reichen die jeweiligen fachlichen Herausforderungen. Deshalb werden sich Maßnahmen, die den klimatischen Herausforderungen begegnen, **auch in den anderen Handlungsfeldern** nachhaltiger Stadtentwicklung finden (entsprechend den Städtischen Entwicklungszielen).

Schließlich ist auch **auf allen (planerischen) Maßstäben** auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren. Neben der regionalen Ebene (z.B. Maßstab 1:20.000), die z.B. zur Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen vor Bebauung und somit für den Bodenschutz ganz entscheidend wäre, ist die kommunale Planungsebene ((z.B. Maßstab 1:5.000 bis 1:1000) z.B. für die Festlegung der Bebauungsdichten unabdingbar. Aber die Überlegungen und die entsprechenden Maßnahmen müssen bis auf die Ebene der Detailpläne (z.B. Maßstab 1:100) durchgedacht werden, um z.B. die erwünschten und notwendigen Bäume wirklich zu

pflanzen und die Versickerung (statt schneller Ableitung) der Oberflächenwässer wirklich realisieren zu können.

Ein komplexes und vielschichtiges Problem braucht eine integrale Herangehensweise für Lösungsansätze.

Im Zuge der **Bürgerbeteiligung** (World-Café zum Thema "Umgang mit dem Klimawandel" am 8.11.2022) waren folgende Fragen der Ausgangspunkt für die inhaltlichen Diskussionen:

# Welche Herausforderungen stellt der Klimawandel in Bad Ischl an das Bauen und die Siedlungsentwicklung?

Wie können wir sparsamer mit Grund und Boden umgehen? Wie kann die Bodenversiegelung so gering wie möglich gehalten werden?

Wie sind wir in Bad Ischl von Veränderungen des Wasserhaushaltes betroffen? Wie können wir auf zunehmende Starkregen, Unwetter einerseits und Hitzewellen und Trockenperioden andererseits reagieren?

Welche Anforderungen stellt der Klimawandel, v.a. die höheren durchschnittlichen Temperaturen an unsere Grünräume? Welche Bedeutung haben Bäume im Stadtgebiet? Welche Auswirkungen sind auf Pflanzen- und Tierarten zu erwarten?

Wie kann Bad Ischl im Bereich der Mobilität auf den Klimawandel reagieren? Können wir die Versiegelung durch Verkehrsflächen reduzieren? Wie können wir Treibhausgase aus dem Verkehr vermeiden?

Die inhaltlichen Inputs dieses World-Cafés sind im Anhang dokumentiert.

#### Adaptionen an den Klimawandel im städtischen Bereich

Die prognostizierten Klimaveränderungen im Inneren Salzkammergut erfordern Handlungen, um dem Klimawandel zu begegnen.

- Schutz vor Hitze in den verdichteten Siedlungsbereichen durch Pflanzen von Bäumen, Dachbegrünungen, Fassadenbegrünungen und Wasserflächen
- Minimierung von versiegelten Flächen zum Erhalt der Wasserspeicherfähigkeit von Böden, Retention des Niederschlags ("Schwammstadt-Prinzip")
- Angebote der Naherholung im Nahbereich der Stadt etablieren, um die Lebensund Aufenthaltsqualität zu verbessern
- Intensivere Nutzung der bereits gewidmeten Baulandflächen durch Baulandmobilisierung und Nachverdichtung
- Sicherstellung von ausreichend großen Freiräumen im Siedlungsverband, um Versickerung von Regenwässern und Verdunstung zu ermöglichen
- Reduktion der versiegelten Flächen, vor allem in betrieblich genutzten Bereichen durch Abschirmungsgrünflächen, Dachbegrünungen etc.
- Sicherung der regionalen Wasserversorgung, zur Abdeckung des zusätzlichen Wasserbedarfs

Neben den durch den voranschreitenden Klimawandel bedingten Risiken und Gefahren ergeben sich für das Inneres Salzkammergut auch Chancen. Insbesondere ist hier die verlängerte Vegetationsperiode und die Verringerung der Heizgradtage zu nennen.

# Reduktion des zukünftigen Bodenverbrauchs, Sicherung von Grünzügen – Evaluierung von Bauerwartungsland für Betriebe

Die Reduktion von zusätzlichem Bodenverbrauch für Neuwidmungen war ein oftmals formuliertes Anliegen im Rahmen der Bürgerbeteiligung. Auch auf Bundesebene wird derzeit um eine Strategie zur Reduktion des Bodenverbrauchs gerungen.

Während die Rückwidmung von bereits gewidmetem Bauland oftmals die Frage der Entschädigungspflicht aufwirft, ist dies bei Änderungen von Ausweisungen von "Bauerwartungsland" im Örtlichen Entwicklungskonzept nicht der Fall.

In der Steuerungsgruppe am 7. März wurden speziell zwei Flächen diskutiert, wo eine Rücknahme von Bauerwartungsland für Betriebe sinnvoll und notwendig ist.:

#### a) Betriebsgebiet Sulzbach:

Für das südlich des Sulzbaches derzeit vorgesehene Erweiterungsgebiet für Betriebe im Ausmaß von ca. ha gibt es derzeit keine Verfügbarkeit. Die Ausweisung ist auch unter Vorbehalt, da eine positive Abklärung mit Naturschutz (NS) und Wildbachverbauung (NG für Naturgefahren) erst erforderlich wäre.

Bei der Fläche handelt es sich einerseits v.a. im östlichen Teil um eine landwirtschaftlich sehr wertvolle Fläche und außerdem ist es die größte zusammenhängende noch unverbaute Fläche im Talboden der Traun. Aus diesen Gründen sollte bei der nächsten Überarbeitung des ÖEK diese Fläche rückgenommen werden.

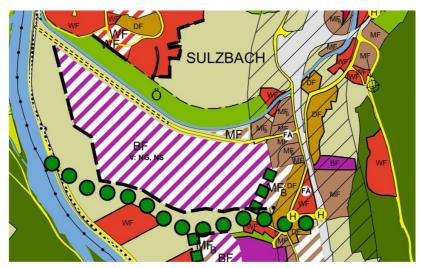


Abbildung 19: Bauerwartungsland für Betriebe in Sulzbach, Quelle: ÖEK Nr. 2 von Bad Ischl

#### b) Talgliedernde Grünzüge an der "Westachse" (Tal der Ischl):

Damit die Siedlungsentwicklung nördlich der B 158 zwischen dem Kaiserpark-Tunnel und der Gemeindegrenze zu St. Wolfgang nicht zu einen "gesichtslosen Siedlungsbrei" führt, ist der Erhalt von siedlungsgliedernden Grünzügen (grün schraffiert in folgender Abbildung) in ausreichender Breite unbedingt erforderlich.

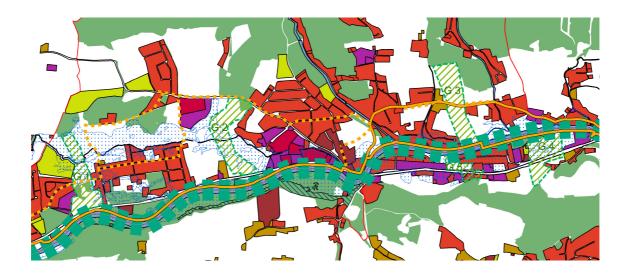


Abbildung 20: Zu erhaltende Grünzüge nördlich der B 158, blau punktiert sind Überflutungsbereiche eines HW100

Die fünf in der vorigen Abbildung darstellten Grünzüge haben neben der siedlungsgliedernden Funktion, weitere wichtige Funktionen bezüglich

- Erhalt des Landschaftsbildes
- Erhalt von Retentionsräumen (tw. Überflutungsgebiet von 100-jährlichen Hochwasser)
- Erhalt der Biodiversität
- Erhalt von landwirtschaftlichen Flächen und
- Kühlfunktion im Sinne der Klimawandelanpassung.

V.a. bei den Grünzügen G2 und G4 sind Rücknahmen von Bauerwartungsland für Betriebe im ÖEK notwendig, um diese Grünzüge langfristig zu sichern.

#### 3.2.2. Handlungserfordernisse "Umgang mit dem demographischen Wandel"

Was bedeutet "demographischer Wandel"?

Der **demographische Wandel** beschreibt im allgemeinen Sprachgebrauch die Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung einer Gesellschaft.

Die Veränderung kann sich beziehen auf

- die Gesamtzahl ihrer Mitglieder
- ihre zahlenmäßige Struktur nach:
  - Altersgruppen
  - dem Verhältnis von Geschlechtern,
  - den Anteilen von Inländern, Ausländern, Eingebürgerten
  - der Geburten- und Sterbefallentwicklung
  - den Zuzügen und Fortzügen.

Der demographische Wandel hat vielfältige Auswirkungen, unter anderem auf das Arbeitskräftepotential, die notwendigen Sozialeinrichtungen, die Wirtschaftskraft einer Region und auf die Dynamik der Bevölkerungsentwicklung.

Im Zuge der **Bürgerbeteiligung** (World-Café zum Thema "Demographischer Wandel" am 17.10.2022) waren folgende Fragen der Ausgangspunkt für die inhaltlichen Diskussionen:

Wie bin ich / sind wir in Bad Ischl vom demographischen Wandel betroffen? Welche Veränderungen bekomme ich mit, welche Infrastrukturen fehlen, welche Infrastrukturen sind veraltet oder überflüssig?

Welche Herausforderungen erleben die sozialen oder kulturelle Einrichtungen / Vereine / Institutionen? Wo gibt es Knappheiten? Wo gibt es neuen Bedarf? Was wird nicht mehr nachgefragt?

Welche Anforderungen stellt der demographische Wandel, v.a. das höhere Durchschnittsalter an den öffentlichen Raum? Welche Bedeutung hat die Barrierefreiheit? Welche Auswirkungen sind auf die Aufteilung des öffentlichen Raums zu erwarten?

Wie kann Bad Ischl eine Stadt für alle Altersgruppen werden? Was fehlt? Was gehört geändert? Wo müssen wir das Miteinander wieder lernen bzw. üben? Welche Rolle haben ZweitwohnungsbesitzerInnen dabei?

Die inhaltlichen Inputs dieses World-Cafés sind im Anhang dokumentiert.

#### Flucht von jungen Frauen aus dem ländlichen Raum?

Schrumpfende Gemeinden oder Regionen, wo Menschen ohne ausreichende Perspektiven vom ländlichen Raum in urbane Regionen ziehen, gibt es auch in Oberösterreich. Der Charakter der Abwanderungsbewegung wurde lange Zeit aber nicht umfassend erforscht. Gerlind Weber von der Wiener Universität für Bodenkultur hat 2010 in der Studie "Gehen oder bleiben?" herausgearbeitet, dass vor allem junge Frauen wegziehen, während z.B. Dörfer überbleiben, wo in der Altersgruppe der 20-29 Jährigen deutlich mehr Männer leben als Frauen.

Gründe für die "Landflucht junger Frauen" sind u.a.

- Strukturelle Mängel des kleinräumigen Arbeitsmarktes am Herkunftsort
- Lange Alltagswege am Herkunftsort
- Mangel an Unterstützungsangeboten für Mütter am Herkunftsort
- Fehlen einer altersspezifischen Grundversorgung am Herkunftsort (Cafe, Fitnessstudio, Tanzlokal, Pizza-Service etc.)
- Wohnort des Partners am Zielort
- Diversifizierter Arbeitsmarkt am Zielort
- Städtische Annehmlichkeiten am Zielort
- Leben ohne Auto am Zielort möglich

In Bad Ischl teilte sich 2021 die Gesamtbevölkerung in einem ziemlich untypischen Verhältnis auf 47,7% Männer und 52,3% Frauen auf (in der Regel gibt es ein deutlich ausgewogeneres Verhältnis, in Österreich betrug es im Jahr 2020 49,2 % Männer zu 50,8 % Frauen). Deutlich anders schaute es in Bad Ischl im Jahr 2021 in der Altersgruppe der 20-29 Jährigen aus, hier ist der Anteil der Frauen nur 46,3%. Hier liegt eine der Ursachen für die stark negative Geburtenbilanz von Bad Ischl. Die Stadt v.a. für junge Frauen attraktiver zu machen, wäre eine gute Basis um der Überalterung mittelfristig etwas entgegen zu setzen.

#### 3.2.3. Handlungserfordernisse "Stärkung des Fuß- und Radverkehrs"

Der Fuß- und Radverkehr bildet gemeinsam mit dem Öffentlichen Verkehr den "Umweltverbund". Eine seit den 1990 Jahren auch in Oberösterreich formulierte verkehrspolitische Zielsetzung ist, den Anteil der Wege, die mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, zu erhöhen.

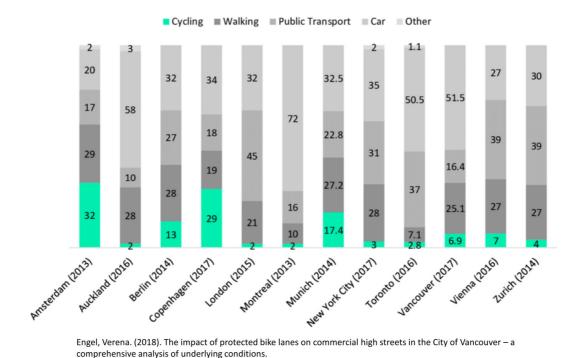
#### Warum mehr Fuß- und Radverkehr?

- 1. Gehen und Radfahren als Basismobilität (Beginn der Mobilitätskette, etc.)
- 2. Gehen und Radfahren ist kostengünstig und umweltschonend
- 3. Gehen und Radfahren stärkt die Urbanität
- 4. Gehen und Radfahren wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus

#### Stärkung des Umweltverbundes im Modal Split

Die Abnahme des Anteils des "Umweltverbunds" (Fußwege, Fahrrad, ÖV) am Modal Split in der Stadtregion im Zeitraum 2001 bis 2012 trotz entgegengesetzter verkehrspolitischer Ziele des Landes Oberösterreichs von 40,9% auf 36,8 % bedeutet einen großen Handlungsbedarf. Nicht nur aus verkehrspolitischen, sondern auch aus klimapolitischen Gründen – zur Reduktion des verkehrsbedingten CO2-Ausstoßes, ist eine Vergrößerung des Anteils des Umweltverbundes am gesamten Verkehrsaufkommen dringend notwendig.

Doch welche Anteile des Fuß- und Radverkehrs an den gesamten Wegen sind realistisch derzeit möglich?



, , ,

Wie in der vorigen Abbildung ersichtlich ist, schwankt der Anteil des Radverkehrs in den verschiedenen Städten zwischen 2% und 32%, berücksichtigt man die beiden

Abbildung 21: Modal Split in verschiedenen Großstädten der Welt, Quelle: Engel Verena, a.a.o.

"Radfahrhauptstädte" Amsterdam und Kopenhagen nicht, dann verbleibt eine Schwankungsbreite von 2% bis 17,4%. Welche Botschaft kann von dieser Graphik für den Radverkehrsanteil in Bad Ischl abgeleitet werden? Der Anteil des Radverkehrs hängt sehr viel davon ab, ob in einer Stadt die Infrastruktur für das Radfahren im Vergleich zur Infrastruktur für die anderen Verkehrsarten forciert und ausgebaut wird.

Von diesem Hintergrund werden drei mögliche Szenarien der Mobilitätsentwicklung in der Bad Ischl bis 2035 skizziert:

- Szenario I "Gleichbleibende Verkehrsmittelanteile" 36% Umweltverbund
- Szenario II "Kein Anstieg der MIV-Wegezahl" 39,5% Umweltverbund
- Szenario III "Reduktion der MIV-Wegezahl um 10%" 45% Umweltverbund

Bei allen drei Szenarien ist zu beachten, dass aufgrund der prognostizierten Bevölkerungszunahme (vgl. Kapitel 2.2.) auch die absolute Anzahl der Wege zunehmen wird. Für die Szenarien wurde eine Zunahme der Bevölkerung über sechs Jahre bis zum Jahr 2035 von ca. 646 Personen angenommen (seit der letzten Verkehrszählung im Jahr 2012). Geht man von einer durchschnittlichen Weganzahl von 3,1 Wegen/Tag aus, bedeutet das ca. 2000 Wege pro Tag zusätzlich. Statt 36.152 Wege der Wohnbevölkerung in Bad Ischl im Jahr 2012, ist im Jahr 2035 von ca. 38.154 Wegen auszugehen.

In diesem Zusammenhang bedeutet ein gleichbleibender Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Szenario I) eine Zunahme der absoluten Zahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege und damit eine Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes (bei angenommener gleicher Fahrzeugtechnik).

Szenarien	gesamt 2012	gesamt in %	gesamt 2035	gesamt in %	gesamt 2035	gesamt in %
	Szenario 1	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 2	Szenario 2	Szenario 3
Wege insgesamt an einem						
Werktag	36.152	100	38.154	100	38.154	100
keine Angabe	658	1,82%	658	1,72%	658	1,72%
zu Fuß	8.529	23,59%	9.529	24,98%	9.529	24,98%
Fahrrad	1.947	5,39%	2.947	7,72%	3.947	10,34%
mot. Individualverkehr IV	22.020	60,91%	22.020	57,71%	19.818	51,94%
öffentlicher Verkehr ÖV	2.597	7,18%	2.597	6,81%	3.799	9,96%
Mischformen IV - ÖV	403	1,11%	403	1,06%	403	1,06%
Summe Umweltverbund	13.073	36,16%	15.073	39,51%	17.275	45,28%

Tabelle 9: Szenarien der Mobilitätsentwicklung

Szenario II geht von einem "Einfrieren" der mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Wege aus (22.020 Wege/Tag). D.h. alle zusätzlichen Wege müssen entweder im Umweltverbund zurückgelegt werden bzw. zusätzliche Wege im MIV müssen durch Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund kompensiert werden. Dadurch erhöht sich der prozentuelle Anteil des Umweltverbunds auf 39,5%.

Szenario III geht von einer tatsächlichen Reduktion der mit dem MIV zurückgelegten Wege (und damit auch des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes) um 10% aus. Damit würden sich die absolute Zahl der Wege im MIV auf 19.818 reduzieren und die Wege im Umweltverbund auf 17.275 steigen (45% der Gesamtwege).

Diese drei Szenarien der Mobilitätsentwicklung wurden in der Steuerungsgruppe am 7. März 2023 diskutiert. Als Ergebnis der Diskussion wurde festgelegt, dass als Leitziel das **Szenario III weiterverfolgt** werden soll. Dies erfordert eine massive Steigerung der zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegten Wege und eine Stärkung des Öffentlichen Verkehrs.

#### Wo fährt das Rad in der (Klein-)Stadt?

In räumlich sehr beengten Straßenräumen, wie sie überwiegend im Stadtgebiet von Bad Ischl vorliegen, ist die Errichtung von baulich getrennten Radwegen kaum wo möglich. Ist daher die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine Option? Auskunft dazu gibt die folgende Abbildung, die der aktuellen Radverkehrsrichtlinie (RVS) entstammt.

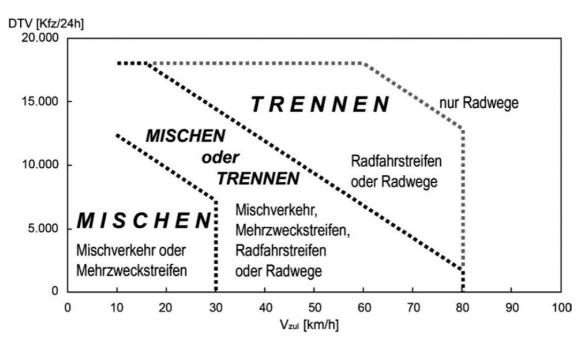


Abbildung 22: Hinweise für die Flächenerschließung (Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit) für Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung (punktierte Linien: Übergangsbereiche), Quelle: RVS 03.02.13, Radverkehr, Ausgabe 1. April 2022, Seite 14

Außer den beiden Bundesstraßen B 158 (Zählung 2022 in Pfandl: DTV 11.696 Kfz/24h) und B 145 (Zählung 2022 in Weißenbach: DTV 13.588 Kfz/24h) gibt es in Bad Ischl keine Straßen mit einem DTV von über 10.000 Kfz/24h. Daher ist, sofern die Geschwindigkeit entsprechend reduziert wird (z.B. auf 30 km/h), prinzipiell eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr möglich. In räumlich sehr beengten Straßenräumen, wie sie überwiegend im Stadtgebiet von Bad Ischl vorliegen, ist die Errichtung von baulich getrennten Radwegen kaum wo möglich. Ist daher die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr daher eine Option? Auskunft dazu gibt die folgende Abbildung, die der aktuellen Radverkehrsrichtlinie (RVS) entstammt.

Im Zuge der **Bürgerbeteiligung** (World-Café zum Thema "Stärkung Fuß- und Radverkehr" am 17.1.2023) waren folgende Fragen der Ausgangspunkt für die inhaltlichen Diskussionen:

Welche Maßnahmen können die Situation für Fußgeher und Radfahrer stärken? Was ist derzeit störend für Fußgänger und Radfahrer? Wo sind Barrieren? Was fehlt für Fußgänger und Radfahrer? Was gehört geändert, um das Zufußgehen und das Radfahren attraktiver zu gestalten?

- In der Ortsteilen Kreutern Pfandl Haiden Aschau (Korridor West)
- In der Ortsteilen Roith Rettenbach Mitterweißenbach (Korridor Nord)
- In der Ortsteilen Kaltenbach Sulzbach Lauffen (Korridor Süd)
- In der Ortsteilen Reiterndorf Perneck Steinfeld (Korridor Südost)
- Im Stadtzentrum

Die inhaltlichen Inputs dieses World-Cafés mit sehr intensiven Diskussionen sind im Anhang dokumentiert.

#### Radhauptroute für die Westachse

Eine verbesserte Anbindung der nördlich der B 156 liegenden Siedlungsgebiete und Ortschaften Aschau, Haiden, Sueß-Siedlung, Pfandl, Kreutern, Hahnlfeld und Jainzen an das Stadtzentrum von Bad Ischl war ein im Handlungsfeld "Stärkung des Fuß- und Radverkehrs" besonders oft formuliertes Anliegen.

Dafür wurden für den Bereich zwischen Pfandl und dem Stadtzentrum insbesondere drei Varianten intensiv diskutiert und abgewogen:

- a. Schaffen eines baulich getrennten Radweges entlang der B 156
- b. Ausbau bzw. Verwendung des Dammweges entlang der Ischl
- c. Führung über eine verkehrsberuhigte Kreutererstraße (Tempo 30)

Da die Variante a aufgrund der hohen Kosten und des nicht mehr vorhandenen Platzes aus heutiger Sicht völlig unrealistisch scheint und die Variante b aufgrund des geringen Querschnitts des Dammweges, der aber aufgrund von wasserrechtlichen Festlegungen nicht aufgeweitet werden kann, nicht zielführend sind, wird empfohlen, die Kreutererstraße so umzugestalten, dass die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr hier möglich ist.

Eine Weiterführung dieser Radhauptroute nach Westen ist über einen Radweg entlang der Wolfgangerstraße (vgl. auch Projektsteckbrief im Kapitel 5.4.) und noch zu schaffenden Verbindungsstücken (orange strichlierte Linien in Abbildung 20) bis zur Aschau-Siedlung anzustreben.

#### Radhauptroute nach Reiterndorf

Die Führung einer Radhauptroute nach Reiterndorf vom Zentrum wird über die Götzstraße – Steinfeldbrücke – Rettenbachweg – Tennisplätze Mosergütl – Rettenbachwaldstraße – Franz-Nöbauer-Weg – Knappenweg – Volksschule Reiterndorf – Seeauerstraße - Hubkogelstraße – Bachweg vorgeschlagen. Hier ist vorallem eine Anpassung der Beschilderung notwendig, dass überall klar ist, dass Radfahren hier erlaubt ist (z.B. anstatt "Fahrverbot (in beiden Richtungen)" "Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge").

#### 4. STÄDTISCHE ENTWICKLUNGSZIELE

# Präambel - Was meinen Stadtplaner und Stadtplanerinnen, wenn sie von Nachhaltiger Stadtentwicklung sprechen?

Zwei Zitate von Beschreibungen von Projekten nachhaltiger Stadtentwicklung aus dem süddeutschen Raum zeigen, dass es immer um ein ganzes Bündel von Eigenschaften geht, die hier gemeint sind:

- "Urban und voller Leben, klimaneutral, mit zahlreichen Freizeitangeboten und Grünflächen, bezahlbar sowie ökologisch vorbildlich." (Vision der Stadt München für Stadterweiterung Nordost)
- "eine durchmischte Stadt und kurze Wege, nahezu autofrei und den Straßenraum als Lebensraum begriffen, an die klimatischen Herausforderungen unserer Zeit angepasst und mit Flächen für die innerstädtische Energie- und Agrarproduktion" (Zukunftsvision für Stadtteil Stuttgart Rosenstein)

Die meisten der bisher entwickelten Ansätze sind "Drei-Säulen-Konzepte" der Nachhaltigkeit, die ökologische, ökonomische und soziale Belange berücksichtigen. Nachhaltige Stadtentwicklung kann, in Anwendung des "Drei-Säulen-Konzepts" von Nachhaltigkeit, als Strategie zur Optimierung des Zusammenwirkens der drei Pole Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gesehen werden. Inhaltlich ist die Frage der nachhaltigen Stadtentwicklung sehr stark mit den Themen Rohstoffverbrauch, Energie, Mobilität, Bodenverbrauch u.ä. verbunden, ein Generalziel ist es, den Verbrauch von nicht regenerierbaren Ressourcen zu minimieren.

Für die Förderung klimaneutraler Siedlungen und Stadtteile in Österreich sind für den Städtebau folgende Bewertungskriterien definiert worden (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Siedlungen und Quartiere – Klimaneutral mit dem klimaaktiv Standard, Wien 2022). Eine sinnvolle bauliche Dichte, ein angenehmes Mikroklima, eine hohe Vielfalt an Nutzungen und Nutzenden, attraktive halböffentliche und öffentliche Räume und Freiräume sowie eine ausreichende Anzahl an Angeboten für den täglichen Bedarf in Gehdistanz: All diese Faktoren machen einen Stadtteil lebenswert und werden deshalb besonders hoch bewertet.

In Umsetzung des **OÖ**. **Landesraumordnungsprogramms 2017** sind für die Stadtgemeinde Bad Ischl als kleinstädtisch geprägter Kernraum insbesondere folgende spezifischen Ziele zu verfolgen:

- 1. Die Gliederung des Siedlungsgefüges durch Festlegung klarer Siedlungsgrenzen gewährleisten;
- 2. Die Stärkung der Innenstädte durch eine Forcierung der Stadterneuerung und Ortskernrevitalisierung unterstützen;
- 3. Interkommunale Raumentwicklung forcieren mit besonderer Berücksichtigung: a) der Sicherung und planvollen Entwicklung von hochwertigen großflächig zusammenhängenden Standortreserven für Wohnen und Betriebe,
  - b) der Attraktivierung und Belebung der Innenstädte bei gleichzeitiger Vermeidung der Neuerrichtung großflächiger, nicht autoaffiner Handelseinrichtungen an den Siedlungsrändern,
  - c) einer maßvollen Verdichtung im Siedlungsbestand und einer flächensparenden Siedlungsentwicklung sowie
    - d) von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit hoher Bedienqualität.

#### Entwicklungsziele "Umgang mit dem Klimawandel"

Bad Ischl hat bezüglich Niederschlag und Temperatur eine gute klimatische Ausgangsposition. Dennoch sollten - in Reaktion auf den Klimawandel - auch in Bad Ischl zwei Strategien gleichzeitig verfolgt werden: Einerseits Klimaschutzmaßnahmen, um die Temperaturerhöhung zu begrenzen (Treibhausgase reduzieren) und andererseits Anpassungsmaßnahmen, um die Lebensqualität trotz der bereits spürbaren Folgen des Klimawandels zu sichern. Nur die Kombination beider Ansätze ist zielführend. Denn selbst wenn der Klimaschutz künftig intensiviert wird, sind die klimatischen Veränderungen nicht mehr umkehrbar. Und auch für eine erfolgreiche Anpassung ist entscheidend, wie stark die klimatischen Veränderungen sein werden. Die Überflutungsgebiete der Traun und der Ischl sowie zahlreiche Gefahrenzonen der Wildbäche schränken die Stadtentwicklung bereits derzeit ein. Eine mögliche Ausweitung dieser Gefahren bzw. der durch Extremereignisse betroffenen Flächen würde das Flächenpotential für die Stadtentwicklung weiter einschränken bzw. die Aufwendungen für den Schutz vor Naturgefahren weiter erhöhen. Insgesamt soll eine engagierte Klimaschutz-, Boden- und Energiesparpolitik weitergeführt werden.

- 1. Minimieruna der Bodenversiegelung, Vermeidung schnellen des Wasserabflusses aus Siedlungsflächen:
  - Vermeidung von neuer Flächenversiegelung durch Reduktion des Anteils des Einfamilienhauses an den gesamten Wohngebäuden
  - Der Bedarf von ca. 330 Wohneinheiten in den nächsten 10 Jahren soll zu ca. 65% im Geschoßwohnbau oder in verdichteten Wohnformen und zu ca. 35% in Einfamilienhäusern abgedeckt werden, primär im bereits gewidmeten Bereich
  - Vermeidung der weiteren Inanspruchnahme landwirtschaftlichen Flächen, Prüfen von Rückwidmungen
  - Aufgabe des Betriebsstandortes südlich des Sulzbaches (lt. ÖEK)
  - Revitalisierung von Gebäuden statt Neubebauung von Grünflächen
  - o Verringerung der Versiegelung bei Parkplätzen, Baumpflanzungen auf Parkplätzen
  - Gründächer zur Wasserretention
- 2. Reduktion des verkehrsbedingten CO<sub>2</sub> Ausstoßes (v.a. im PKW-Verkehr):
  - o Mobilitätskonzepte zur Stärkung des Umweltverbundes
  - Reduktion des Pendlerverkehrs; Verlagerung auf den ÖV
  - Verlagerung von touristischem Verkehr (v.a. Tagesgäste) weg vom PKW
  - Schließung der "letzten Meile", z.B. durch E-Bikes Verleih am Bahnhof etc.
  - o Orientierung von Neuwidmungen an der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr
  - o Förderung von Elektromobilität (v.a. Infrastruktur)
- 3. Ausbau von Photovoltaik und anderen erneuerbaren Energieguellen
  - Bau von Photovoltaikanlagen auf gemeindeeigenen Gebäuden und Grundstücken
  - o Ausstieg aus Heizungen mit Kohle, Öl und Gas, auch bei den öffentlichen Gebäuden
  - Nutzung des hohen Biomassepotentials
  - Nutzung der eingeschoßigen Geschäftsgebiete und deren Parkplätze für PV-Anlagen
- 4. Grünräume und Naherholungsflächen sichern und aufwerten
  - o Anbieten von naturnahen Naherholungsflächen an der Traun und an der Ischl
  - o Geh- und Radrouten in das Netz aus "grüner Infrastruktur" eingliedern
  - o Baumpflanzungen im Straßenraum / öffentlichen Raum
  - Freihalten von drei siedlungsgliedernden Grünzügen nördlich der Ischl (östlich der Siedlung Aschau, westlich von Pfandl und östlich von Kreutern) und zwei südlich der Ischl (Villa Schratt und Maria Louisenquelle)

#### Entwicklungsziele "Umgang mit dem demographischen Wandel"

Die Stadt Bad Ischl sieht sich als starkes regionales Zentrum im Inneren Salzkammergut. Sie zeichnet sich durch einen kompakten Stadtkern, hohe Wohnqualität, eine hohe Erholungsqualität, vielseitige naturräumliche Ressourcen und eine große wirtschaftliche Bedeutung des Tourismussektors aus. Sie ist die einzige Gemeinde im Inneren Salzkammergut mit zukünftig Bevölkerungspotential (Prognose für 2040 ca. 14.550 Einwohner als Hauptwohnsitzer) - mit einem Potential von derzeit ca. 17.250 Einwohnern (incl. Zweitwohnsitzern). Auf den bestmöglichen Wohnstandorten soll weiterhin flächen- und infrastruktursparend verfügbarer Wohnraum geschaffen werden; dabei soll der hohe Standard im Bereich der sozialen und technischen Infrastruktur gehalten werden. Innenentwicklung statt Außenentwicklung soll ein wichtiges Leitmotiv der zukünftigen Siedlungsentwicklung sein. Die Optimierung der Wohnstandorte stützt die bestehenden Handelsbetriebe. Neben der Stärkung der Innenstadt von Bad Ischl sollen auch die Stadtteilzentren von Lauffen, Reiterndorf und Pfandl gestalterisch und funktional gestärkt werden.

- 1. Positionierung Bad Ischls als Stadt für Junge und junge Familien:
  - Erhalt des ausreichenden Angebots an Kinderbetreuungsplätzen, Verbesserungen bei den Kinderbetreuungszeiten (v.a. im Sommer)
  - Zukünftig Setzen eines besonderen Schwerpunkts auf Jugendliche und junge Familien im Kultur- und Freizeitangebot
  - o Ausbau von Spielplätzen als (generationenübergreifende) Treffpunkte
  - o Konsumfreie Orte für Jugendliche in der Stadt
  - Besonderes Augenmerk auf attraktive Lebens- und Arbeitsbedingungen für junge Frauen zwischen 20 und 30 Jahren
- 2. Erhalt eines ausreichenden Arbeitskräftepotentials in Bad Ischl
  - Verringerung des Anteils der Auspendler (2019 ca. 44% der Erwerbstätigen, die in Bad Ischl wohnen)
  - o Gezielte Unterstützung der Standortattraktivität für Dienstleister
  - o Weiterentwicklung des Bildungsstandortes
  - Digitalisierung und Möglichkeiten des homeoffices bieten neue Arbeitsmöglichkeiten in der Stadt
  - Schaffen von leistbarem Wohnraum
  - o Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Kindererziehung (höhere Erwerbsguote)
- 3. Sicherung der Lebensqualität für ältere Personen in Bad Ischl:
  - o Verbesserung der Barrierefreiheit in Wohngebieten und im öffentlichen Raum
  - o Achten auf ausreichende Infrastruktur für pflegebedürftige Menschen
  - Öffentlichen Verkehr an Bedürfnisse älterer Personen anpassen (Barrierefreiheit der Haltestellen, Rufsysteme, Schulungen etc.)
  - o Möglichkeiten für Senioren ins Zentrum zu ziehen
  - o Attraktive Wohnformen für ältere Menschen, Generationen-Wohnen
- 4. Nutzung des Projekts Kulturhauptstadt 2024 auch im Sinne eines Katalysators für die Stadtentwicklung
  - Weiterführung oder Weiterentwicklung von im Rahmen der Kulturhauptstadt entwickelten Mobilitätskonzepten
  - o Vermittlung und Kommunikation der "weichen" Standortqualitäten Bad Ischls

#### Entwicklungsziele "Stärkung Rad- und Fußverkehr"

Motiviert von der Notwendigkeit, ein klima- und umweltfreundliches Mobilitätssystem aufzubauen, sollen die Verkehrsarten öffentlicher Verkehr (ÖV), Radverkehr und Fußgängerverkehr gestärkt werden. Dafür ist allerdings der Trend der letzten Jahrzehnte mit einem stetigen Wachstum des Kfz-Verkehrs umzukehren. Gleichzeitig ist eine enge Abstimmung der weiteren Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung und der Erschließung im Radverkehr notwendig. In Bad Ischl sind die topographischen Bedingungen im Trauntal und Richtung Wolfgangsee gut für das Radfahren geeignet. Weiters besteht eine gute Einbindung des lokalen Radwegenetzes in das überregionale Landesradwegenetz (R2 Salzkammergut- Radweg). Lückenschlüsse im Radwegenetz, die Verbesserung bestehender Anlagen und Tempo-30-Zonen können dazu beitragen, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zunimmt. Ergänzt werden die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs mit Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Fußwegenetzes. Im Stadtzentrum ist ein gutes und dichtes Fußwegenetz vorhanden, die Fußgängerzone Pfarrgasse/Auböckplatz und die Esplanade sind attraktive Flaniermeilen. Die zentrumsnahe Lage des Bahnhofes ermöglicht dessen gute Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad.

#### 1. Allgemeine mobilitätspolitische Ziele:

- Erhöhung der Anteile der Verkehrsarten des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen
- o Verringerung der Verkehrsbelastung durch den PKW-Verkehr in der Innenstadt

#### 2. Leitziele zum Radverkehr:

- o Erhöhung des Radverkehrsanteils an den zurückgelegten Wegen
- Etablierung eines Hauptradwegrouten-Netzes für den Alltagsverkehr,
   besondere Berücksichtigung der Anbindung des Bahnhofs (und der geplanten Haltestelle "Frachtenbahnhof", ab ca. 2028), der Schulstandorte und der Stadtteilzentren
- Verbesserung der Qualität der bestehenden Radverkehrsanlagen: Radwegenetz, Radabstellanlagen, Beschilderung
- Ausbau einer attraktiven Radwegverbindung in der "Westachse" Kreutern Pfandl – Ahorn
- o Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Traun mit dem Rad im Zentrum
- Bewusstseinsbildung in Bezug auf die positiven Auswirkungen eines erh\u00f6hten Radverkehrsanteils auf die Gesundheit, den Klimaschutz und das Sparen von Ressourcen (Energie, Platz etc.)

#### 3. Leitziele zum Fußverkehr:

- o "Stadt der kurzen Wege" forcieren
- o Ausreichend breite Gehbereiche v.a. in Bereichen hohen Fußgängerfrequenz
- Sichere und rasche Querungsmöglichkeiten (ohne Umweg) v.a. an stark befahrenen Straßen
- o Engmaschige Durchwegung des Stadtzentrums sichern und ausbauen

#### 4. Attraktiver öffentlicher Raum für alle Verkehrsteilnehmer:

- o Sitzbänke im öffentlichen Raum schaffen Ruhepunkte
- o Bäume im öffentlichen Raum bieten Schatten und Schützen vor Hitze
- o Gute Beleuchtung stärkt die Benutzbarkeit für alle zu allen Tageszeiten

#### Von drei möglichen Szenarien der Mobilitätsentwicklung in Bad Ischl

- o Szenario I "Gleichbleibende Verkehrsmittelanteile" 36% Umweltverbund
- o Szenario II "Kein Anstieg der MIV-Wegezahl" 39,5% Umweltverbund
- Szenario III "Reduktion der MIV-Wegezahl um 10%" 45% Umweltverbund wird als Leitziel das Szenario III weiterverfolgt.

#### 5. UMSETZUNGSSTRATEGIE

Auf einer allgemeinen Stufe lassen sich drei Handlungsfelder der nachhaltigen Stadtentwicklung, an denen die Stadt Bad Ischl langfristig "dran bleibt", definieren, die sich aus den formulierten städtischen Entwicklungszielen ableiten lassen.

Handlungsfeld Umgang mit dem Klimawandel Handlungsfeld Stärkung Rad- und Fußverkehr

Handlungsfeld Umgang mit dem demographischen Wandel

In die Umsetzungsstrategie werden jene Projektideen und Maßnahmenvorschläge aufgenommen, die zur Erreichung der Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung in Bad Ischl führen können. Dies sind einerseits Maßnahmen, die im Zuge der Bürgerbeteiligung (World-Cafés) angeregt worden sind, und andererseits Maßnahmen, die im Zuge der Erarbeitung der Handlungserfordernisse skizziert wurden.

Maßnahmen in diesen Handlungsfeldern tragen dazu bei, dass zwei übergeordnete Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung, nämlich "Senkung des CO2 Ausstoßes" und "Optimierung der Siedlungsstruktur" umgesetzt beziehungsweise erreicht werden.

Jede Maßnahme wurde mit einem Zeithorizont versehen (jeweils ab Beginn der Umsetzung): kurzfristig (=Zeithorizont 2024), mittelfristig (=Zeithorizont 2028) und langfristig (=Zeithorizont 2035).

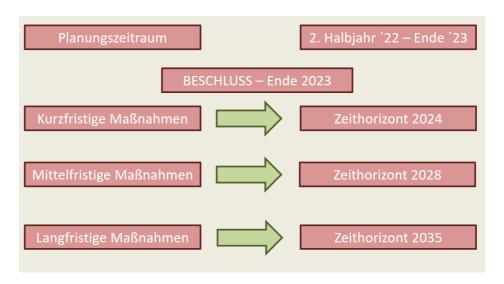


Abbildung 23: Zeitlicher Rahmen für Umsetzungsstrategie

#### 5.1. Maßnahmen "Umgang mit dem Klimawandel"

### Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2024)

- > Erhöhung des Erhaltungsbeitrags zur Mobilisierung von Bauland
- Vorsehen von ausreichend Grünräumen bei verdichteten Bauprojekten
- > (Kostenloser) Shuttledienst zu großen Parkplätzen
- > Flächen für "Urban Gardening", Anlegen von "Blühwiesen" für Artenvielfalt
- Sorgfältiger Umgang mit Flächenwidmungsplan, Neuwidmung nur im unbedingt notwendigen Ausmaß, Baulandverbrauch reduzieren
- Bau von Photovoltaik-Anlagen, Gründung von Energiegemeinschaften
- > Attraktive öffentliche Grünräume, nicht nur Spiel- und Sportplätze
- Fernwärme mit Biomasse, Standort entlang der B 145
- > Entsiegelung und Begrünung von Parkplatz Dumbastraße
- Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität (auch Schnellladestationen)

### Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2028)

- Nutzen der Dächer von Einkaufszentren für PV & Begrünung
- Klimacheck für öffentliche Bau- und Infrastrukturprojekte
- > Überprüfung von Rückwidmungen
- Erhalt und Verbesserung der Zugänglichkeit der Grünzüge entlang der Ischl und der Traun (landschaftsgliedernde Grünzüge) für Fußgänger und Radfahrer zur sanften Freizeitnutzung
- Verbesserung der Retentionsfähigkeit von öffentlichen Flächen (Reduzierung Versiegelung, Wasserflächen, Speichermöglichkeiten) zur Minderung von Überhitzung im Sommer und zur Reduktion von Abflussspitzen

### Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2035)

- Beschattung & Temperaturmanagement; Bäume als "Werkzeuge" für das Mikroklima in der Stadt
- > Trinkbrunnen, im Zentrum und in den Stadtteilen
- > Genug Ressourcen und Personal zur Pflege und Betreuung der (öffentlichen Grünflächen)
- Alte, gesunde Bäume erhalten; Baumpatenschaften zur Pflege
- Förderung von Fahrgemeinschaften, Errichtung von Mitfahr- "Bankerl"
- Umsetzung des Szenarios "zukunftsorientiertes Flächen- und Infrastruktursparen"
- > Klimafreundliches Bauen / Sanieren
- Förderung von Gründächern
- Verlagerung von Pendlerverkehr auf den ÖPNV

#### 5.2. Maßnahmen "Umgang mit dem demographischen Wandel"

### Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2024)

- > Sicherung von schnellem Internet als Basis für Arbeitsmöglichkeiten für Junge
- Mehr kulturelles Angebot für Jugendliche
- ➤ Konsumfreier Raum für die Jugend, in der Stadt, "Chill out Zone" an der Traun
- Unterstützung für Verbesserungen der Barrierefreiheit der Zugänge zu Wohnungen
- Mehr Angebote f
  ür Kinderbetreuung, auch durch Vereine, v.a. im Sommer
- Attraktive Wohnformen für ältere Menschen, gemeinschaftliche Wohnprojekte (alternative Wohnformen), Generationenwohnen, besondere Beachtung der sozialen Infrastruktur
- Raum in Brachbergstraße, Aufenthalts- & Sozialraum, ev. kombiniert mit Gemeinschaftsgärten

### Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2028)

- Unterstützung guter Rahmenbedingungen für "häusliche Pflegefälle"
- Prüfen flexiblerer Angebote des ÖV, v.a. für Ältere, "soziales Lernen" der Benutzung von Bussen, ev. "Tag der offenen Bustür"
- Wohnraum-Mobilisierung: Unterstützung der Nutzung "unternutzter" Eigenheime nach Wegzug der Kinder, Vernetzung durch Dritte
- Generationen Cafe, Prüfen des Übernehmens des Konzeptes "Vollpension" in Ischl
- > Schaffen von Rahmenbedingungen für ein "Fortgeh"- Lokal
- Kultur für alle, auch für Kinder, auch in den Ortsteilen, Kunst & Kultur zu den Menschen bringen

### Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2035)

- Begegnungszonen (in Verbindung mit öffentlichem Grünraum)
- Unterstützung des Projektes "Hospiz macht Schule"
- Teilen des öffentlichen Raums zwischen Jungen und Älteren
- Intensivierung der Kommunikation zwischen Jung und Alt; auch um Nachwuchsproblemen von Vereinen zu begegnen
- > Barrierefreier Öffentlicher Verkehr, Verbesserung der Barrierefreiheit der Bus-Haltestellen

#### 5.3. Maßnahmen "Stärkung des Fuß- und Radverkehrs"

### Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2024)

- ➤ Umsetzung des Mobilitäts-Szenarios "Reduktion der MIV-Wegezahl um 10 %" mit einem Zielwert von 45% Umweltverbund"
- Verbreiterung der Bereiche für Fußgeher (z.B. am Traunkai)
- Hinweise auf Mischverkehr Fußgänger/Radfahrer z.B. durch Bodenmarkierungen (z.B. Esplanade und Sisipark)
- Kreuzplatz: klarere Begrenzung der Parkmöglichkeiten, Freihalten von Fußgängerbereichen von parkenden Autos
- Kreuzplatz: bessere Beschilderung / Markierung für Radfahrer
- > Bodenmarkierungen im Bereich der Volksschule Pfandl für Fußgänger
- Verstärkter Einsatz von taktilen Leitsystemen
- Mehr und sichere Abstellplätze für Fahrräder im Stadtzentrum (z.B. am Kreuzplatz), überdachte Fahrradständer (z.B. bei Kaiser-Franz-Josef-Straße, etc.)
- Fahrradständer auf der Südseite der Traun bei den nicht fahrradtauglichen Stegen (Taubersteg, Kreuzersteg), aber auch bei der Hauptbrücke; Verlegung des überdachten Radständers vom Stifterkai näher zur Pfarrgasse
- Pop-up-Zwei-Richtungs-Radweg in Wirerstraße statt östlicher Fahrspur; danach Evaluierung
- Schulwegeplan für jede Volksschule: Wo kann ich wie sicher zur Schule kommen?
- Prüfung der Verordnung von "Begegnungszonen"
- > Ermöglichung von Radfahren gegen die Einbahn in der Voglhuberstraße

### Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2028)

- Vermeidung von motorisiertem Verkehr durch Umsetzung der Leitidee "Stadt der kurzen Wege"
- Verbesserungen für Fuß- und Radfahrer beim Abgang Kaltenbachstraße zum Spielplatz
- > Verbesserungen für Fußgänger bei der Kreuzung Leitenbergerstraße Brennerstraße
- Weg bei Tennisplätze Mosergütl aufweiten
- ➤ Knappenweg: markierter Bereich für Fußgänger vor Beparkung schützen
- > Schaffen einer durchgehenden 30km/h Zone auf der Kreutererstraße
- Fußwegmarkierung auf Kreutererstraße, wo kein Gehsteig vorhanden oder möglich
- Verbesserungen bei den Verbindungswegen zwischen Dammweg und Siedlungsgebieten.
- Zwischen Baumarkt Eisl und Pfandl Schaffen eines getrennten Fuß- und Radwegs nördlich der Landesstraße, Geschwindigkeitsreduktion auf Landesstraße
- > Verbesserung der Sicherheit der Übergänge über die B 158 im Bereich Aschau Haiden
- Neuer Radweg ab Johannesbrücke bis Steinfeldbrücke, Weiterführung bis Stifterkai
- Gehsteigabsenkungen im Bereich Stadteinfahrt Nordost bis zu Gassnerweg
- > Schaffung eines durchgehenden Schulweges für die Kinder von Roith ins Stadtzentrum

- ➤ Bereich Bahnhof: alte Räder aus Fahrradständern entfernen, Abstellplätze attraktivieren (ev. auf zwei Ebenen), Schließfächer
- Verbesserungen für Fußgänger im Bereich Kaltenbachstraße / Kurve HBLA
- Prüfen der Möglichkeit des Fahrens von Radfahrern gegen die Einbahn bei der Apotheke Esplanade
- > Prüfung eines Radstreifens in der Grazerstraße stadtauswärts
- > Fußweg "Kroissengraben" ertüchtigen
- Umsetzung von Maßnahmen zur Ermöglichung von barrierefreiem Gehen in der Stadt
- > Prüfen der Umkehrung der Einbahn in der Wiesingerstraße, Ermöglichen von Radfahren gegen die Einbahn in der Wiesingerstraße

### Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont 2035)

- Schaffen einer Querungsmöglichkeit über die Traun im Bereich der Eisenbahnbrücke für Radfahrer
- Weiterführung eines baulich getrennten Fuß- und Radweges vom Baumarkt Eisl bis zur Sueßsiedlung
- Schaffen einer Radanbindung der Aschausiedlung bis zur Volksschule Pfandl
- Herstellen einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer Aschausiedlung Haiden
- Verbesserung für Fußgänger im Bereich "Beginn Lindau-Straße / Kaltenbachstraße", ev. durch Pflasterung eines (niveaugleichen) Gehwegbereichs

#### 5.4. Projektsteckbriefe

Für folgende 9 Maßnahmen wurden konkretere "Projektsteckbriefe" verfasst, die als erste Schritte in Richtung Umsetzung zu sehen sind (Abklärung von Fördermöglichkeiten, etc.).

#### Handlungsfeld "Umgang mit dem Klimawandel"

- Entsiegelung und Begrünung von Parkplatz Dumbastraße
- > Bau von Photovoltaik-Anlagen, Gründung von Energiegemeinschaften

#### Handlungsfeld "Umgang mit dem demographischen Wandel"

- Konsumfreier Raum für die Jugend, "Chill out Zone" an der Traun
- Raum in Brachbergstraße, Aufenthalts- & Sozialraum, ev. kombiniert mit Gemeinschaftsgärten
- > Generationen Cafe, Prüfen des Übernehmens des Konzeptes "Vollpension" in Ischl

#### Handlungsfeld "Stärkung Rad- und Fußverkehr"

- Pop-up-Zwei-Richtungs-Radweg in Wirerstraße statt östlicher Fahrspur; danach Evaluierung
- Zwischen Baumarkt Eisl und Pfandl Schaffen eines getrennten Fuß- und Radwegs entlang der Wolfganger Straße (Landesstraße)
- > Radweg ab Johannesbrücke bis Steinfeldbrücke, Weiterführung bis Stifterkai
- Verbesserungen für Fuß- und Radfahrer beim Abgang Kaltenbachstraße zum Spielplatz

#### Handlungsfeld: Umgang mit dem Klimawandel

Maßnahme: Entsiegelung und Begrünung von Parkplatz Dumbastraße

#### Kurzbeschreibung

Der Parkplatz Dumbastraße soll durch den Einsatz von Gittersteinen / Gitterelementen und Baumpflanzungen grüner, weniger versiegelt und schöner werden.



Abbildung 24: mögliche Ausführung von sickerfähigen Stellflächen



Abbildung 25: Orthofoto Dumba-Straße, Standort für diese Maßnahme

Zur Umsetzung von Ziel: Minimierung der Bodenversiegelung, Vermeidung des

schnellen Wasserabflusses aus Siedlungsflächen

#### Handlungsfeld: Umgang mit dem Klimawandel

Maßnahme: Bau von Photovoltaik-Anlagen, Gründung von Energiegemeinschaften

#### Kurzbeschreibung

Die Stadt Bad Ischl hat bereits eine Studie beauftragt, die die technischen Möglichkeiten (statische Gegebenheiten, elektrotechnische Möglichkeiten etc.), an gemeindeeigenen Gebäuden Photovoltaikanlagen zu errichten, untersucht. Es werden 11 Gebäude mit einem Flächenpotential für Paneele mit einer Leistung bis zu 550 kW untersucht.

Die Errichtung der Photovoltaik-Anlagen soll über ein Contracting-Modell erfolgen (dafür soll es eine Ausschreibung im kommenden September geben).

Parallel zur Errichtung der Photovoltaik-Anlagen soll eine Energiegemeinschaft gegründet werden, die möglichst alle "städtischen Abnehmer" umfasst (Stadtgemeinde Bad Ischl, Immobilien Bad Ischl GmbH, Naturfreunde, …).



Abbildung 26: Photovoltaikanlagen auf Dächern

**Zur Umsetzung von Ziel:** Ausbau von Photovoltaik und anderen erneuerbaren

Energiequellen

#### Handlungsfeld: Umgang mit dem demographischen Wandel

# Maßnahme: Konsumfreier Raum für die Jugend, "Chill out Zone" an der Traun

#### Kurzbeschreibung

Die bestehende Berme südlich der Eisenbahnbrücke wird zu einer innerstädtischen "Chill Out Zone" v.a. für Jugendliche weiterentwickelt.

Mit geringen Geländeveränderungen werden zwei Sitzstufen angelegt, die zum Verweilen an der Traun einladen.

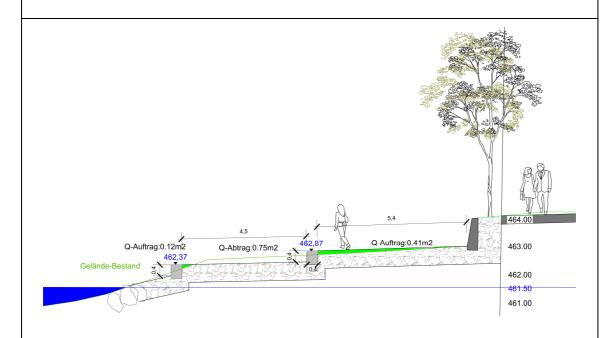


Abbildung 27: Schnitt Traun - Stifterkai, Quelle: Projektstudie raum-planA

**Zur Umsetzung von Ziel:** Positionierung Bad Ischls als Stadt für Junge und junge

Familien

#### Handlungsfeld: Umgang mit dem demographischen Wandel

Maßnahme: Raum in Brachbergstraße, Aufenthalts- & Sozialraum, ev. kombiniert mit Gemeinschaftsgärten

#### Kurzbeschreibung

Ein ganzjährig benützbarer, sozialer Treffpunkt in der Brachbergstraße soll geschaffen werden. Ein von den Mietern benutzbarer Gemeinschaftsgarten könnte eine ideale Ergänzung zu diesem Raum sein.

Dieses Projekt könnte durch LEADER Mittel gefördert werden.



Abbildung 28: Orthofoto Brachberg Straße, Standort für diese Maßnahme



Abbildung 29: Gemeinschaftsgarten als Ergänzung zu Aufenthalts- & Sozialraum

#### Handlungsfeld: Umgang mit dem demographischen Wandel

# Maßnahme: Generationen Cafe, Prüfen des Übernehmens des Konzeptes "Vollpension" in Ischl

#### Kurzbeschreibung

Vor allem in Städten gibt es wenig Berührungsflächen zwischen Alt und Jung. In Zeiten von Digitalisierung und einem oft anonymen Lebensalltag wird die Kluft zwischen den Generationen u.a. dadurch immer größer.

So leben immer mehr ältere Menschen alleine. Und auch monetäre Armut im Alter wird zu einem immer größeren Problem.

Hier setzt das Projekt Vollpension in der Schleifmühlgasse 16 im Wiener 4. Bezirk an. "Omas und Opas backen dort in den Neon-Backöfen in der offenen Backküche, umringt von Turbo-Kitsch zwischen offenen Ziegelwänden. Und du schaust ihnen ganz einfach dabei zu. Wohlig, warmes Gemütlichkeits-Gefühl, viele liebe und ganz unterschiedliche, weltoffene Menschen aller Altersklassen, das findest du bei uns. Es gibt Kaffee und Kuchen, Frühstück, Snacks und Co."



Abbildung 30: In der "Vollpension" in Wien

Zur Umsetzung von Ziel: Sicherung der Lebensqualität für ältere Personen in Bad Ischl

Maßnahme: Pop-up-Zwei-Richtungs-Radweg in Wirerstraße statt östlicher Fahrspur; danach Evaluierung

#### Kurzbeschreibung

Die beiden Fahrspuren in der Wirerstraße werden auf eine reduziert. Die östliche (entlang Gastgarten am Schröpferplatz etc.) Fahrspur wird während des Jahres der Kulturhauptstadt zu einem Pop-Up-Radweg umgestaltet (gelb in untenstehender Abbildung). Die verbleibende Fahrspur in der Mitte wird auf 3,5m verbreitert. Die westliche Seite (Kurpark) bleibt mit der Kombination von Längsparkplätzen (rot in untenstehender Abbildung), Taxistandplätzen und Bushaltestelle unverändert.

Der Anteil am Querschnitt von insgesamt 10,1m (Höhe Bezirksgericht) für Fußgänger und Radfahrer wird von 25% auf 45 % erhöht, der Anteil für den motorisierten Verkehr verringert sich analog von 75% auf 55%. Die Situierung auf der Ostseite erfolgt, damit keine zusätzlichen Sicherheitsabstände zwischen parkenden Autos und Radfahrern notwendig sind.

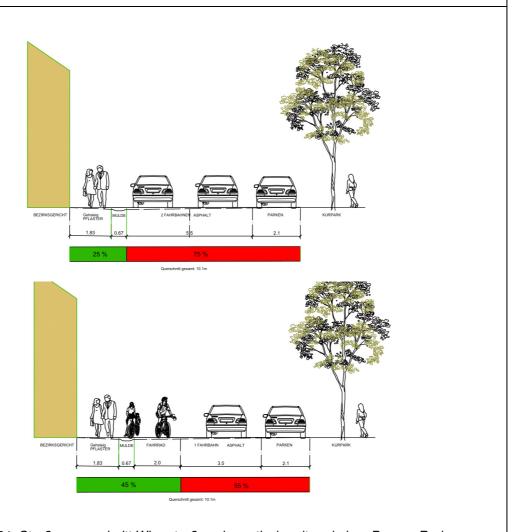


Abbildung 31: Straßenquerschnitt Wirerstraße schematisch, mit und ohne Pop-up-Radweg

Maßnahme: Zwischen Baumarkt Eisl und Pfandl Schaffen eines getrennten Fuß- und Radwegs entlang der Wolfganger Straße (Landesstraße)

#### Kurzbeschreibung

Gemeinsam mit der Landesstraßenverwaltung soll ein baulich getrennter Fuß- und Radweg nördlich der Wolfganger Straße errichtet werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung soll das sichere Queren der Straße ermöglichen. Dieser Radweg ist ein wichtiger Teil der "Rad-West-Asche" von der Aschau-Siedlung bis ins Stadtzentrum



Abbildung 32: Verlauf des wünschenswerten Radweges entlang der Wolfganger Straße

Maßnahme: Radweg ab Johannesbrücke bis Steinfeldbrücke, Weiterführung bis Stifterkai

#### Kurzbeschreibung

Der abrupt (als Radweg) endende Salzkammergutradweg R2 soll entlang der Götzstraße als kombinierter Geh- und Radweg bis zum Stifterkai weitergeführt werden. Damit würde auch eine bessere Anbindung der Steinfeldstraße möglich sein.

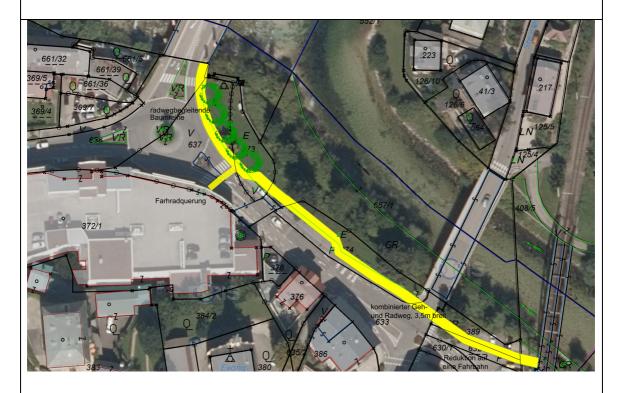


Abbildung 33: Vorschlag für Radweg als Verbindungstück zwischen Johannesbrücke und Stifterkai

Maßnahme: Verbesserungen für Fuß- und Radfahrer beim Abgang Kaltenbachstraße zum Spielplatz

#### Kurzbeschreibung

Im Zuge der Umsetzung des Projektes San Marco könnte eine Rampe gebaut werden, die einen barrierefreien Übergang von der Kaltenbachstraße / Bauerstraße zum Sisipark schafft.



Abbildung 34: Rampe als barrierefreier Zugang zum Sisipark

#### ANHANG - Inhaltliche Inputs der Worldcafés:

World Café "Demographischer Wandel" am 17. Oktober 2022 – Ergebnisse

# Wie bin ich / sind wir in Bad Ischl vom demographischen Wandel betroffen? Gastgeber: Franz Putz

Steigende "häusliche" Pflegefälle ableitbar + erwartbar

Mängel in der "Barrierefreiheit", speziell bei privaten Wohneinheiten

Keine Liftanbindungen bei alten gemeinnützigen Wohnbauten -> Zwischengeschoße

Mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen schaffen

Mängel in der "Barrierfreiheit" bei Haltestellen der "Öffis"

Ausbau der Infrastruktur für Digitalisierungen

Veralteter Straßenraum, Engräume etc.

Überaltete Käuferschicht bei Eigentumserwerb

Wenig Flexibilität bei der Organisation der Öffis

Konsumfreier Raum für die Jugend

Veraltete Verordnung an der Traun, Nähe Eisenbahnbrücke (Chill-Zone)

Wohnraum – Mobilisierung, ältere Generation oft alleine in großen Eigenheimen

Fehlende Arbeitsplätze

# Welche Herausforderungen erleben die sozialen oder kulturelle Einrichtungen / Vereine / Institutionen? Gastgeber: Felix Adler

Jugendzentrum: Schwierigkeit jüngere Jugendliche ins youz zu bringen, aufgrund von Corona / Lockdowns / psychische Belastungen!

Wohnen im Dialog: Personalmangel, fehlende geeignete Räumlichkeiten (z.B. "offene" Schulen)

Lebensmittelsozialmarkt: plus 30% Kundinnen, parallel dazu weniger Lebensmittelspenden

Mehr Angebote für Kinderbetreuung auch durch Vereine fördern

Kultur: Ischl = Kaiser, Ischl = Operette, aber das fesselt die Jungen nicht => mehr Angebot für junge Aktivitäten

Vereinsamung im Alter

"Nachwuchs" der Vereine

Projekte im Hospizbereich, "Hospiz" macht Schule

Angst nehmen Thema Sterben -> Begleiten im Leben

Nachwuchsprobleme, Kommunikation zw. Alt und Jung

Verantwortung übernehmen ?!

# Welche Anforderungen stellt der demographische Wandel, v.a. das höhere Durchschnittsalter an den öffentlichen Raum? Gastgeber: Christoph Hauser

Erreichbarkeit der Stadt: alte Personen fahren mehr mit dem Auto? Oder weniger?, Zuzug von Senioren ins "Zentrum"

Busfahren ist "sozial nicht gelernt"; ÖV nicht von Seniorinnen genutzt? "Tag der offenen Bustür" (gratis)

Raum für Kunst & Kultur, (auch) für Junge

Leben im Alter in Ortschaften draußen schwieriger, attraktive Wohnformen für ältere Menschen

Wollen wir "Seniorenstadt" sein ? - nein

Von der Ruhe können wir nicht leben!

Junge und Ältere sollen sich öffentlichen Raum teilen

Projekt für arbeitslose Jugendliche, die Senioren im Alltag unterstützen

Überhang an Angeboten für Senioren

Spielplätze als Treffpunkte

Generationen-Wohnen, Gemeinschaftliche Wohnprojekte, Bsp. Rosa Zukunft in Salzburg, könnte auch öffentlicher Raum sein

Ältere Alleinstehende + Junge in Einfamilienhäusern – Vernetzung durch Dritte – Angst?

Begegnungszonen

Sozialraumanalysen

Barrierefreier öffentlicher Verkehr

#### Wie kann Bad Ischl eine Stadt für alle Altersgruppen werden? Gastgeber: Martin Schott

<u>Shuttle-Dienste für Kinder/Jugendliche von allen/älteren Personen</u> – <u>Wege & Mobilität</u> – Wie kommen junge - alte – alle Menschen von A -> B, Ortsteile zu Angeboten, Nähe Bahnhof – "Chill Zone" an der Traun

Roith -> Shuttle ins Zentrum (in der Nacht)

Ischl -> 12er Alm (St. Gilgen), gut besucht

Raum in Brachbergstraße, Aufenthalt & Sozialraum – derzeit im Freien

<u>Betreuungsplätze für Kinder</u> – <u>Betreuung im Sommer</u> – <u>Betreuung am Wochenende</u> – selbstorganisierte Kinderbetreuung über Plattform "ich brauche"- für alle: Plattform ("ich suche" – "ich biete")

Schnelles Internet - Arbeiten - Arbeit & Wirtschaft

Brachbergstraße – kein Durchzug – großer Spielplatz - Gemeischaftsgärten

Zäune einreißen – Kindergarten & Seniorenheim in Reiterndorf

Generationen-Wohnen - für alle

Vorbild: "Vollpension" in Wien - Generationen-Cafe, + Angebote, nicht nur Wohnen

Barrierefreiheit – Zustieg für Alle, aber auch Betreuung durch Menschen (z.B. Ticket für Zug)

Verordnung 29.10.2001, kein Alkohol ...!

Konsumfreier Ort für Jugendliche – in der Stadt – Nähe Bahnhof – "Chill-Zone" an der Traun – Ruhezone ? aber auch "Fortgeh"- Lokal - Disco! – Sommer in der Ischl baden – Platz für Kunst … !

<u>Kultur für Alle, nicht nur "gehobene" / "teure"</u> – Kinder – Wer macht das? – auch in den Ortsteilen!, Kunst & Kultur zu den Menschen bringen – Mitmachen – Kunst für Alle – Grafitti-Ausstellung & Platz für Aktionen .... – Wand Grazer Str. beim ASB – Kulturhauptstadt 2024?

<u>Vorbild</u> Linzer Pflasterspektakel – Darstellung Musik, Theater etc. durch <u>Einheimische!</u> – "Goisern" macht Zirkus – Erweiterung des Tag der Vereine

<u>nicht</u> "nur" SeniorInnnen Stadt sein – Raumplanung – auch politische Frage

Zur Methode: mehr Bewerbung, mehr Information, mehr Vorbereitung: mehr Zeit & Engagement!

#### World Café "Umgang mit dem Klimawandel" am 8. November 2022 – Ergebnisse

Welche Herausforderungen stellt der Klimawandel in Bad Ischl an das Bauen und die Siedlungsentwicklung? Gastgeber: Franz Putz

Revitalisierung des Bestands

Neubau kiritsch betrachten / reduzieren

Nachhaltige Interessen vs. Gewinnmaximierung

Aspekt der Nutzung -> Leerstände und Mischnutzungen evaluieren

Umnutzungsidee für Schulen neu -> nachmittägliche Nutzung von Klasenräumen, bwz. Im öffentleihen Strukturbereich

"Boden<u>ent</u>siegelung" -> Rückbau von Straßenflächen durch z.B. Entsiegelung von Asphaltflächen

"Rückwidmungen" bzw. Neuwidmungen im städtebaul. Bereich

Wertansicht von Bauland / Grünland überdenken

Dezentrale Versorgung fördert Versiegelung durch (lange) Verkehrsflächen

Fernwärme -> Versiegelung druch Sonderwidmung Fernwärme

Ziel der Verbesserung der Gesamtsituation <-> restriktive Beurteilung von Neuwidmungen durch Land OÖ auch für sinnvolle Projekte

Leerstandserhebung (Whg., Gewerbe)

Erhaltungsbeiträge erhöhen

Klimafreundliches Bauen / Sanieren

Wohnraum reduzieren

Fernwärme mit Holz!

Mut zu Rückwidmungen

Gründach

PV- Anlagen

Zweitwohnsitze hinterfragen

Sorgfältiger Umgang mit Flächenwidmungsplänen
Baulandmobilisierung
Energiewandel ?? - Solarausbau ? - Energiegemeinschaften ?
Wie sind wir in Bad Ischl von Veränderungen des Wasserhaushaltes betroffen? Was können wir tun? Gastgeber: Armin Kerschbacher
Spontane HW-Ereignisse, zu geringe Vorlaufzeit
Wasserquellen in öffentl. Hand
Pools
Informationskampagne
RW-Sammeln
Schonende Bepflanzung
Bewusstseinsbildung
Benützung der Kanalisation
Schonender Wasserverbrauch
Kaum GEFAHRENZONEN freie FLÄCHEN
Schwammstadt -> Trockenperiode, Wasserspeicher in Innenstadt
Frühwarnzeit
Retentionsräume schaffen
Gründächer
Erfahrungswerte
Ausbau Wasserschongebiete
"derzeit noch GESCHÜTZTER RAUM"
Waldbrangefahr zunehmend
Wasserverschmutzung bei Baustellen
Oberflächenversiegelung

Waldbetreuung (ÖBF)

Allg. Aufklärung, Erziehung + Bildung

Zusätzliche Trinkwasser Hochbehälter

Gesetzesänderung Verbrauchwasser (RW)

Sorgsamer Umgang mit noch vorhandener Natur

Gemeinde- und bereichsweise Zusammenarbeit

# Welche Anforderungen stellt der Klimawandel, v.a. die höheren durchschnittlichen Temperaturen an unsere Grünräume? Gastgeber: Martin Schott

"Steinwüsten" in der Stadt begrünen – "Innenstadt aufforsten" – Pfandl-Platz

Trinkbrunnen in Stadt & Orten (& Kennzeichnung) – Begrünung von Begegnungszonen (zB Kreuzplatz) – KFJ-Straße - Bäume

<u>Attraktiver</u> öffentlicher Grünraum für Jugend + alle (nicht nur Spiel- & Sportplätze) – Flächen nutzbar machen – WC (kurzfristig beim Sissi-Park)

Urban Gardening & Flächen zur Grünland Nutzung – Diversität für Artenvielfalt "Blühwiesen"

Vorreiter öffentliche Gebäude – alle Ebenen – Bundesschulen – Kuranstalten – <u>Vorgaben</u> für Gemeinde

Genug Ressourcen & Personal zur Pfege und Betreuung

Wild-Populationen & Übergangskorridore (Rehe retten sich von Wald zu Wald)

Bei verdichteten Bauprojekten Grünräume vorsehen!

Schotter vs. Asphalt auf Wegen für Tiere (Hunde/Pferde) - Gründe? - weniger Salz im Winter!

Flüsse als kühle Temp. Transport nutzen

Parkflächen wieder begrünen! – auch Verpflichtung

Bebauung einschränken – vs. leistbarer Wohnraum?

Alte, gesunde Bäume erhalten! – neue Pflanzen & pflanzen!

Schutzzonen von Grünflächen & Feuchtgebieten

Baumpatenschaften zur Pflege

Beschattung & Temperatur-Management – Bäume nicht nur als Gestaltung – Mikroklima in der Stadt – Sprühnebel (wenn nix anderes geht)

Grünflächen nicht nur Futterflächen sondern auch alternativ nutzen

Durch höhere Temperaturen ändert sich Zugverhalten von Vögel & Insekten – Nahrung, ....

"Blue & Green Infrastruktur" – Wasserstrassen & Spielplätze – Regenwasser-Nutzung! -> Schwammstadt

Vorträge zur Nutzung von Grünflächen – oder Artikel? – Bildungsprojekte mit Schulen – Jugendliche motivieren

Neophyten! Inversive Arten & Verdrängung von Arten - Schulungen / Bewusstsein für Private

Nicht nur betonieren & asphaltieren – Alternative: Rasengitter – auch von Parkplätzen – Entsiegelung – was ist möglich & machbar

Begrünung von Gebäuden (Wände, Dächer) – Einkaufszentren Dächer nutzen PV & Grün

Vögel & Insekten haben weniger Platz ? - Licht-Smog

# Wie können <u>wir</u> in Bad Ischl im Bereich der Mobilität auf den Klimawandel reagieren? Gastgeber: Felix Adler

muss Mobilität sein ? -> kurze Wege! - Elektromobilität

Park & Ride Bahnhof

Taxi- Omas - "Schulexpress"

"Bummelzug" von Geschäft zu Geschäft

Frequenz der Öffis

Shuttledeinste Unternehmen (Bsp. Muki Ver.)

Sichere Fahrradwege + Parkhaus für Radfahrer + sichere Abstellplätze

Gepäckschließfächer

Scooter !! gefährlich!!

OBUS zu gewissen Zeiten, Durchfahrt nach Sbg

Diskussion mit Gewerbetreibenden über gute Beispiele in anderen Städten

Fahrgemeinschaften - Werbung + Aufklärung - Mitfahr "Bankerl"

Zentrum verkehrsberuhigt / autofrei

Fußwege, nicht mit Auto zum Ziel

Aktionen "gemeinsame Meter machen"

e-car-sharing

Öffis "on demand"

Shuttledienste zu gr. Parkplätzen, Busse kostenlos, bewerben

Sichere Fußwege

Oberflächenbeschaffenheit Radwege (Ischlflussufer)

Überdachte Fahrradständer bei Bushaltestellen

3x/Tag Schnellbusverbindung z.B. nach Salzburg

Pendler - Mitfahrbörse, - Plattform, - Parkplätze

Ausbau der EV-Ladestruktur

SKGT\_LB Lokalbahn

Kombi "Klimaticket-Verleih" - Ausleihen: Jahresticket Linz ...

Pendlerströme -> ÖPNV

Welche Maßnahmen können die Situation für Fußgeher und Radfahrer stärken? In der Ortsteilen Reiterndorf – Perneck – Steinfeld (Korridor Südost)
Gastgeber: Franz Putz

- 1 Fußgängerübergang Nähe Bachwirt
- 2 Fuß- bzw. Radweg von VS Reiterndorf in Richtung der Granzerstraße
- 3 Probleme für Fußgänger Zone Schwarzlstraße Rosenkranzgasse (Landesstraße)
- 4 Fußgägerübergang bei Kreisverkehr Bad Ischl Süd, Hofer Manua Loa
- 5 Verkehrsspiegel Ausfahrt Perneckerstraße in Grazerstraße
- 6 Fußweg "Kroissengraben" besser ausweisen + ertüchtigen
- 7 Weg bei Tennisolätze Mosergütl aufweiten + rechtliche Klärung
- 8 Einbahnregelung für Fahrradfahrer Frauengasse
- 9 Aufweitung Grazerstraße Bereich Bachwirt Stadteinwärts

Taktile Leitsysteme allgemein

- 10 Verbindung Wanderwege Bereich Brücke über Rettenbach "Rettenbachmühle"
- 11 Knappenweg markierter Streifen als "Fußweg" beschriften, Autos parken darauf

Welche Maßnahmen können die Situation für Fußgeher und Radfahrer stärken? In der Ortsteilen Kreutern – Pfandl – Haiden – Aschau (Korridor West)
Gastgeber: Armin Kerschbacher

30 km/h auf der Kreutererstraße von der Bundesstraße 158 bis Heiningerbrücke

Dammweg gemeinsam genützt f. Fußgänger und Radfahrer funktioniert nicht, ist viel zu schmal

Bodenmarkierung von der VS Pfandl bis HoblTenne für Fußgänger

Unterführung bei Turmöl (Lindau rauf) auf Dammweg mit Rad, Kinderwagen & Rollstuhl nicht möglich

Am Ende vom Dammweg bei B 158 (nahe Grundbichler) Tafeln nicht sichtbar (verwachsen) -> bessere Einbindung

Kreutererstraße KEIN sicherer Schulweg für viele Kinder (kein Gehsteig & 50 km/h)

Einmündung Köhlerweg /Kreutererstraße sehr unübersichtlich durch Büsche und Bäume. Erst wenn man auf der Kreutererstraße steht, sieht man den nahenden Verkehr, besonders bei geringer Körpergröße (Kinder)

Zwischen Baumarkt und Pfandl gefährlich für FußgeherInnen und RadfahrerInnen (100 km/h viel zu schnell)

Heiningerbrücke! Gehsteigabsenkung zu steil, Anrampung mit Mischgut fehlt!

Wunschtraum: Kreutererstraße wird als Radweg geführt; Autos nur mehr Anrainer (30 km/h)

Radwegbreite an Rad mit Kinderanhänger anpassen

Aschausiedlung – Radanbindung zur VS-Pfandl

Auerbachweg bitte 30 km/h Zone

Michael Pacher Straße 30 km/h

Verbindungswege Dammweg / Billa etc.

Ortsteil Pfandl im Bereich der Landesstraße 30 – Zone

ÖV Verbindung Pfandl – Kaltenbach problematisch

Busse fördern, Radwege einschränken im Stadtbereich

Radweg an B 158

Verkehrsspiegel beim Brauunion

Kein Winterdienst beim Dammweg

Radweg Richtung Zentrum (entlang Ischl) zu schmal (auch für Radanhänger)

Kurven -> Engstellen bei Kreutererstraße und Dammweg

Kreutererstraße: 30 Zone und Fußweg Markierung

Fehlende Querungen von Dammweg zu B 158 und Siedlungsgebieten

Fehlende Verbindungsachse Aschau – Haiden

Sichere Übergänge über B 158 im Bereich Aschau – Haiden

Verbindung Richtung Wirling offen halten

Fehlender Fuß- und Radweg entlang Wolfgangerstraße bis Sueß Siedlung

Verbreiterung Kirchweg Haiden - Pfandl

Problem Einsichtigkeit Nocken Toni Kreuzung

Fußwege zu KIGA und VS Pfandl

Welche Maßnahmen können die Situation für Fußgeher und Radfahrer stärken? In der Ortsteilen Kaltenbach – Sulzbach – Lauffen (Korridor Süd)
Gastgeberin: Marija Gavric

Kennzeichnung von Fuß- und Radweg nach Zauner Esplanade (Rad- und Fußgängerzeichen aufmalen)

Abgang von Kaltenbachstraße auf die Esplanade bei Spielplatz zu steil

Parkplätze!! vor der Apotheke sind ein Problem (gehören weg)

Auweg -> am Weg zum Radweg nimmt man die schmale Straße neben Gleis - sehr viele Löcher. Straße gehört erneuert

Esplanade und überall, wo sich Fußgänger und Radfahrer treffen – Hinweis!

Radweg auf der Seite vom Fluss beim Zauner

Sarajewo-Alle Fußgängerzone – auch für Radfahrer kennzeichnen

Öffnung Bahnübergang Auweg Privatstraße (nur für Berechtigte)

2. Bahnübergang wenn man von der Stadt kommt -> Hecke schneiden !!!

Lauffen: Soleleitungsweg für Fußgänger und Radfahrer öffnen!

Kaltenbachstraße / Dumbastraße Kurve HBLA – keine Fußweg – auch weiter in der Lindaustraße

Sulzbacherstraße – keine Fußgängerzone oder ein Radweg ausgewiesen (im Betriebsgebiet: Plasser, Promberger, Post)

Kalkgrubenstraße: Hund -> Besitzer aufmerksam machen

Weg vor Ordination Frau Topf (aus Stadt kommend) keine Beleuchtung (Dumbastraße 2c), Weg schlechter Zustand + Abstellplätze Esplanade / Sisipark / Sportplätze

Engleitenstraße nur für Anrainer und Radfahrer offen lassen

Bei Apotheke Esplanade gegen die Einbahn fahren

# Welche Maßnahmen können die Situation für Fußgeher und Radfahrer stärken? In der Ortsteilen Roith – Rettenbach - Mitterweißenbach (Korridor Nord) Gastgeber: Martin Schott

- 1 Kaisersitz -> Stadtzentrum: Überquerung B 145 nicht möglich, Kinder nutzen oft Gehwege, obwohl wenig Platz
- 2 hohe Stufe Gehsteige
- 3 hohe Stufe Gehsteig & Zugang Gassnerweg
- 4 Lärm & Sicht entlang B 145, insbesondere Roith und Kalkwerk
- 5 Kreuzung Steinfeldbrücke (Konflikt), Links Abbiegen
- 6 Brücke für RadfahrerInnen über Traun, aktuell fahren viele über Eisenbahnbrücke -> Konflikte
- 6b) auch Kaisersitz, Öffis (Schulbus!)
- 8 Fahrverbot ??
- 9 Radweg rechtsufrig Traun .... Calmit (Baumit) umgehen

Allgemein: Schulwege sicherer, damit Kinder mehr zu Fuß gehen (können)!

Allgemein: Umdenken bei Verkehrsplanung, - menr Platz, weniger Platz

- 10 kein Fußweg für Schulkinder von Roith, kein Durchgehender Weg, Anschuss Polizei
- 11 Radweg R2 Ebensee über Bahnhof bis Esplanade

Radweg zwischen Kalkwerk und Mitterweißenbach ist weger der Hauptstraße extrem laut. Bei Dunkelheit kann man von Ebensee nicht am Forstweg zurück. Dann blenden auch die Scheinwerfer der Autos (Lärmschutzwand!!?)

Lückenschluss Weißenbachtal

# Welche Maßnahmen können die Situation für Fußgeher und Radfahrer stärken? Im Stadtzentrum

Gastgeber: Felix Adler

Esplanade Zauner – oberhalb – 20m gegen die Einbahn

Esplanade – Trennung Fußgänger-Radfahrer

Schutzwege – Begegnungszonen (Kreuzplatz – Markierungen)

Durchgehender Radweg beide Seiten der Traun

Verkehrserziehung für Auto- & Moped- & Motorradfahrer

Wirerstraße: Radfahrer – Radstreifen statt Parkstreifen

Vorschlag Wirerstraße einspurig – keine Parkplätze, "Geschwindigkeitskasterl" Radar

Parkplätze in der Stadt reduzieren

Ecke Lindaustr. - Kaltenbachstraße Fußgänger

Lindaustraße: Fußgänger & kein Gehsteig

Konzept Lech am Arlberg: leere Busse füllen mit Freifahrten für Einheimische

Keine Parkmöglichkeiten für Autos vor der Kurapotheke, damit der Radstreifen (gegen die Einbahn) mehr Platz hat (Konflikte mit Fußgängern)

Großes Schadensbild im Straßenbereich, Gehwege Platten und Pfasterbereiche!

Kein taktiles Leitsystem!

Hauptkreuzung 3 x Ampel für Radfahrer

im gesamten Stadtzentrum viel mehr Radständer. BITTE!

Radstreifen Grazerstr. stadtauswärts

Wunschtraum: Grazerstr. = Radweg (Schulen, Krankenhauspersonal)

Plätze für den "ruhenden Radverkehr", Fahrradständer beim Parkbad keine Augenweide, verbogen usw.

Neuer Radweg ab Steinfeldbrücke bis Johannesbrücke (nach Ebensee), Abschrägen der Straße ... Fußgängerübergang auf der Steinfeldbrücke

Alte Räder aus den Fahrradständern entfernen! Ab wann möglich? Könnte zur Attraktivierung beitragen?

#### → Abstellplätze attraktivieren!! Schließfächer

Übergang Steinfeldbrücke – Stifterkai: kein legales Links-Abbiegen für Radfahrer möglich

Temposchwellen vor nicht geschützten (schützbaren) Straßenübergängen, Bsp. Hasnerallee, Hauptbrücke

Wirerstraße 1 Fahrspur für Radfahrer in beide Richtungen

Autofreie Innenstadt !!!!

Radweg durchgehend Stifterkai – Esplanade

Überdachte Radabstellplätze + gesichert (teure Räder), an mehreren Plätzen Kreuzplatz: bessere Beschilderung für Radfahrer (Bodenmarkierung)

Mut zur Entscheidung, den Ischlern einen Fußweg von 300m zuzumuten -> autofreie Innenstadt !!!

Kreuzung Leitenbergerstraße – Brennerstraße: nicht sicher für Fußgänger

Rampe für Kinderwagen bzw. barrierefreier Weg als Verbindung Brennerstraße – Tänzlgasse

Wiesingerstraße: Radfahren gegen die Einbahn, oder Herrengasse

Radweg gegen die Einbahn Wirerstraße

Fahrradüberdachungen (bei Post, Stifterkai, Abzweigung zum Auböckplatz etc.)

Fahren gegen die Einbahn bei Vogelhuberstraße

Grazer Straße. Möglichkeit, dass Fahrradfahrer bei Rot an der Ampel vorbeifahren können?

Radstreifen auf Eisenbahnbrücke?

Verschieben Schutzweg am Beginn Esplanade nach Westen