

Themenfeld

Zuu Fuß unterwegs



"Platz zum Gehen – sicher, barrierefrei, für jeden" - Erstellung eines Gehweg + Gehsteig – Katasters

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/7f0960d1-3ec0-4c45-8f34-1b73f4f7c35d/challenge>

Kurzbeschreibung:

nachhaltige und barrierefreie Mobilitätsentwicklung für den Bereich "GEHEN" in Form eines „Gehweg + Gehsteig – Katasters“

Beschreibung:

Evaluierung von bestehenden Gehsteigen oder Gehwegen
im gesamten Stadtgebiet
und Erstellung eines „Gehweg + Gehsteig – Katasters“

Kataster mit folgenden Themen als Ergebnis

- Zustandserhebung in Bezug auf Ausbauqualität
- Unterschreitung der Mindestbreiten gem. RVS
- Erstellung von Kategorien z.B. Kategorie – Schulweg, Kategorie B - lokale Erschließung, Kategorie – überörtliche Erschließung etc.
- Funktionalität (Engstellen, Beleuchtung, Verkehrssicherheit etc.)
- Darstellung der Barrierefreiheit
- Bedarfserhebung für Netzergänzungen
- Bedarfserhebung für neue Fußgänger - Querungsmöglichkeiten

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Bereitstellung eines Budget ist sicher eine Herausforderung.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Modellprojekt Land Baden-Württemberg:

„Gehwege freiräumen – Raum fürs Gehen schaffen“

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Nachhaltige und barrierefreie Mobilität im Bereich der Gehens. Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Schulweg).

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Autofreie Innenstadt

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c15ecb8b-a6e8-4eaa-a222-df8ecfbc4fd4/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die gesamte Stadt sollte für Autofahrer viel unattraktiver werden. Vermehrt einbahnen, busspuren und breite Fahrradwege sowie Fußgängerwege.

Autofreie Innenstadt und gratis Innenstadttaxi anbieten.

Ebenso viertel wie das andrävieten aufwerten, autofreier machen und nettere loka

Beschreibung:

Der Bereich Getreidegasse sollte entschärft werden und dafür andere ecken, wie eben andräviertel aufwerten. Auch itzling hat dafür potenzial, auch zur nähe zum Hauptbahnhof. Es sollten auch vermehrt Wohnungen ausgebaut werden. Auch mit der Möglichkeit in der stadt noch 2-3 Stockwerke aufzuziehen um die Dichte der dort lebenden menschen zu erhöhen. Nicht auf die junge Bevölkerung vergessen, es braucht auch Zentrumsnahe Möglichkeiten für Musik bis spät in den abend/ nacht. Man kann nicht immer auf jeden Rücksicht nehmen müssen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Andräviertel

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Man müsste menschen verbieten mit dem auto in die stadt zu kommen.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Ljubljana hat gratis stadttaxis

Rotterdam hat die gegend um den Bahnhof maximal aufgewertet, mit wenigen autos und hoher bewohnerdichte. Super stadtkonzepte.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Attraktivitätssteigern für einheimische und Touristen

Salzburg ist ein wichtiger knotenpunkt für ganz europa. Der sollte auch als solches genutzt werden.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Gartenstraße Salzburg – Wohnstraßen zurück an die Menschen

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/0dfd2e9f-8d5b-43b4-b2c8-ad3387317f73/challenge>

Kurzbeschreibung:

Wohnstraßen in Salzburg zu begrünten Begegnungsräumen umgestalten: mit Bäumen, Grünflächen und Sitzgelegenheiten statt versiegeltem Asphalt. Fußgänger, Radfahrer und notwendiger Anliegerverkehr teilen sich die Fläche gleichberechtigt.

Beschreibung:

Wohnstraßen in Salzburg könnten viel mehr sein als Asphaltflächen für Autos. Diese Idee wird von der Smart City Salzburg eingebracht und unterstreicht deren Rolle als Wegbereiterin für neue, innovative Ansätze in der Stadtentwicklung.

Konkret: Eine schmale Fahrgasse bleibt bestehen, die Zufahrten zu Häusern und Grundstücken ermöglicht und bei geringer Geschwindigkeit von Autos und Radfahrern gemeinsam genutzt wird. An Grundstückszufahrten gibt es Ausweichstellen, die gleichzeitig als Haltebereiche für Lieferdienste dienen. Der restliche Asphalt wird entsiegelt, Grünflächen mit Bäumen entstehen, Sitzbänke laden zum Verweilen ein. Fußgänger, Radfahrer und der notwendige Erschließungsverkehr teilen sich die Fläche gleichberechtigt (bei maximal Tempo 20).

Das Ergebnis ist mehr als ein schöneres Straßenbild: Verkehrsberuhigung, besseres Mikroklima, mehr Sicherheit und eine verbesserte Wasseraufnahme durch entsiegelten Boden, der gleichzeitig das Kanalnetz entlastet. Kurz gesagt: Die Straße gehört wieder den Menschen, die dort wohnen.

Vergleichbare Ansätze gibt es bereits. Wien setzt mit der Wiener Gartenstraße genau auf dieses Prinzip, Barcelona befreit mit den Superblocks ganze Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr. Beide Städte zeigen: Es funktioniert, und die Akzeptanz wächst mit dem Ergebnis.

Besonders sinnvoll wäre der Ansatz dort, wo Straßen ohnehin saniert werden müssen. Statt einfach neuen Asphalt aufzutragen, wäre das die Gelegenheit, den öffentlichen Raum dauerhaft besser zu gestalten, gemeinsam mit den Menschen, die dort leben.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt, mit Schwerpunkt auf dicht bebauten Stadtteilen wie Schallmoos.

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Kein konkreter Ort. Priorität bei Straßen, die ohnehin sanierungsbedürftig sind.

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr, gemeinsam mit einer Mobilitätsagentur und der Bevölkerung vor Ort.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Der Rückbau von Parkplätzen und Kfz-Flächen wird politisch und bei Teilen der Bevölkerung auf Widerstand stoßen. Technisch braucht es gute Planung für Bepflanzung, Bewässerung und die Sicherstellung der Erreichbarkeit für Einsatz- und Versorgungsfahrzeuge.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Wien: Wiener Gartenstraße, verankert im Wien-Plan. Barcelona: Superblocks, bei denen Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr befreit und zu Begegnungsräumen umgestaltet werden.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Hitze durch Begrünung, mehr Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheit im Alltag. Besonders profitieren Kinder, ältere Menschen und alle, die den öffentlichen Raum täglich ohne Auto nutzen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Gehsteigverbreiterungen

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c088a609-0a50-4cac-93bf-d25dd0ca628a/challenge>

Kurzbeschreibung:

Da es sie überall schon gibt!

Beschreibung:

Mischflächen auf engen Gehwegen führen zu Stress und Unfällen mit Fußgängern. Eine Verbreiterung erlaubt eine klare Zonierung, die sowohl Fußgängern (insbesondere Kindern und Senioren) als auch Radfahrern ihren eigenen Schutzraum gibt. wäre für die ganze Stadt gut.

Sicherheit durch die Trennung der Gehsteigkante.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

für alle

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

einfach anfangen :)

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Finanziell sicher eine Herausforderung
Widerstand von Anrainern

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)? Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

alle profitieren das weniger passiert

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Kampagne zu: „Das Fundament der Mobilität ist das Z Fußgehen“

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c2d4578a-c392-4297-8ae3-bbd8c10f0034/challenge>

Kurzbeschreibung:

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. PKW, Rad und Öffi bringen uns nur bis zum Parkplatz, Radständer oder Haltestelle. Erst das Gehen führt zu unseren Zielen. Dennoch spiegelt sich diese Rolle kaum in der Verkehrsplanung wider, weshalb eine Kampagne dafür Bewusstsein schaffen soll

Beschreibung:

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß, ausgenommen für Menschen im Rollstuhl oder im Kinderwagen. Auto, Fahrrad und öffentlicher Verkehr bringen uns nur bis zum Parkplatz, zum Radständer oder zur Haltestelle. Erst das Gehen führt uns zu unseren eigentlichen Zielen: zur Wohnung, zum Arbeitsplatz, ins Kino, zum Mittagstisch oder ins Bett. Damit ist das Z Fußgehen das eigentliche Fundament unserer Mobilität und unserer täglichen Wege. Trotzdem spiegelt sich diese wichtige Rolle in der Verkehrsplanung oft kaum wider. Öffentlicher Raum wird vielfach aus der Perspektive von Fahrzeugen gedacht, während die Bedürfnisse von Menschen zu Fuß deutlich weniger berücksichtigt werden. Wege werden unterbrochen, Gehflächen sind zu schmal oder müssen mit anderen Verkehrsteilnehmern (Radlern) geteilt werden.

Dabei sollte die Mobilitätsplanung vom Menschen zu Fuß als Ausgangspunkt aller Wege ausgehen. Wenn jeder Weg zu Fuß beginnt und endet, sollte auch die Gestaltung von Straßen, Plätzen und Verkehrssystemen diese Perspektive in den Mittelpunkt stellen.

Die vorgeschlagene Kampagne soll genau hier ansetzen und Bewusstsein für diese grundlegende Rollenverdrehung schaffen. Ziel ist es, die einfache, aber oft übersehene Botschaft sichtbar zu machen: Das Fundament der Mobilität ist das Zufußgehen.

Durch Öffentlichkeitsarbeit, Diskussion und Visualisierung soll ein Perspektivwechsel angestoßen werden: Mobilität nicht primär von Verkehrsmitteln her zu denken, sondern vom Menschen, der sich zu Fuß durch die Stadt bewegt.

Eine solche Kampagne kann dazu beitragen, das Verständnis für die Rolle des Zufußgehens zu stärken und langfristig eine Mobilitätsplanung zu fördern, die sich stärker am Menschen orientiert.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Mobilitätsagentur Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Da es sich "nur" um eine (begleitende) Kampagne handelt dürften die Widerstände überschaubar sein.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Die Wirkung dieser Kampagne ist, dass Mobilitätsmaßnahmen zur Verbesserung der Fußgehattraktivität (welche auch Push Maßnahmen für andere Verkehrsteilnehmer mit sich bringen werden) leichter politisch realisiert werden können.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Stadtteilzentrum mit Fußgängerzone in jedem Salzburger Viertel

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/a24fcc1d-0244-4f80-b08d-aa47731a90d5/challenge>

Kurzbeschreibung:

In jedem Stadtteil ein verkehrsfreier Begegnungsort mit Cafés, Restaurants und Sitzmöglichkeiten — ein autofreies Mini-Zentrum als Herz des Viertels. Vorbild: Barcelonas Superilles und Pontevedra. Größe und Form je nach Quartier, Anrainer- und Lieferverkehr geregelt zugänglich.

Beschreibung:

Salzburg hat aktuell nur ein klares Fußgänger-zentrum: die Altstadt. Alle anderen Stadtteile — Lehen, Itzling, Maxglan, Aigen, Liefering, Schallmoos und so weiter — funktionieren als Wohngebiete, in denen der öffentliche Raum überwiegend Pkw-dominiert ist. Es fehlt ein Ort pro Viertel, an dem sich die Nachbarschaft trifft, an dem Gastronomie, kleine Geschäfte und Sitzgelegenheiten zusammenkommen, ohne von Autoverkehr durchschnitten zu werden.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt — eine Fußgängerzone pro Stadtteil.

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

In jedem der Salzburger Stadtteile ein zentraler Platz oder Straßenabschnitt. Beispiele: Lehener Platz, Sterneckstraße/Schallmoos, Maxglaner Hauptstraße, Aigner Straße, Liefering-Hauptplatzbereich, Itzlinger Hauptstraße.

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg (Stadtplanung, Tiefbau) im Lead, gemeinsam mit Stadtteilvertretungen, lokalen Wirtschafts- und Gastronomiebetrieben und Bewohner:innen über Beteiligungsverfahren. Förderung über Land Salzburg und EU-Programme für nachhaltige Stadtentwicklung

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Rechtlich: Verordnungen als Fußgängerzone §76a StVO inkl. Anrainer- und Lieferverkehrsregelung. Technisch: gestalterische Aufwertung je Standort, Wegfall von Stellplätzen kompensieren. Finanziell: rollierend planen, ein Viertel pro Jahr — pro Standort rund 0,5–2 Mio €.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Ökologisch: Entsiegelung & Begrünung in jedem Viertel bringen Mikroklima-Kühlung, weniger Hitzeinseln, sauberere Luft, niedrigere Lärmpegel. Pontevedra: rund –70 % CO₂ im Zentrum. Reduktion Pkw-Fahrten, mehr Stadtnatur-Habitate. Profitiert: ~155.000 Einwo

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Unterführungen für Fuß- und Radverkehr angenehmer gestalten

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/59a50846-2aa4-4dc6-bdeb-d179788bf63f/challenge>

Kurzbeschreibung:

durch Lichtkonzepte, Beleuchtung, Begrünung und farbliche Gestaltung

Beschreibung:

zB beim Viadukt oder die Eisenbahnunterführung der Schwarzstraße

Hier zu Fuß zu gehen bzw. auch Rad zu fahren ist oft unangenehm, man fühlt sich vor allem abends unsicher.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

finanzieller Aufwand

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)? Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Man fühlt sich als Fußgänger*in sicherer

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Themenfeld Radfahren



3. Ganzjährige Radinfrastruktur etablieren inkl Winterdienst für Radwege

Themenfeld: Radfahren

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/bab76553-cacb-4510-b60d-a7ff6b2be805/challenge>

Kurzbeschreibung:

Radwege im Winter räumen und streuen, mit gleicher bzw. höherer (!) Priorität wie Autostraßen. Glatte, hindernisfreie Oberflächen das ganze Jahr. Regelmäßige Wartung: Schlaglöcher reparieren, Gullideckel sichern, Hindernisse entfernen bzw. Verantwortliche abstrafen

Beschreibung:

Wartungsstandard für Radwege etablieren: Oberflächenqualität sicherstellen (glatte Asphaltierung ohne Schlaglöcher, Wurzelaufrübe, gefährliche Gullydeckel). Im Winter Radwege mit gleicher oder höherer Priorität wie Autostraßen räumen und streuen. Entwässerungssysteme installieren, um Pfützenbildung zu vermeiden. Regelmäßige Inspektion und schnelle Reparatur von Schäden. Hindernisse entfernen bzw. Verantwortliche mit höheren Strafen beglücken: Parkende Autos auf Fahrradstreifen / -Radparkplätzen, falsche Lagerung von Gegenständen, Platzierung von Mülltonnen, Poller etc.

Zusätzlich: wettergeschützte Fahrradabstellanlagen an wichtigen Punkten (Bahnhof, Arbeitsstätten, öffentliche Gebäude) bereitstellen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Rechtlich: Priorisierung von Radwegen im städtischen Winterdienstplan

Technisch: Schmale Räumfahrzeuge für Radwege erforderlich

Finanziell: Betriebskosten für ganzjährige Wartung und Winterdienst

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Oulu, FIN: 99% Radwegenetz auch im Winter geräumt = ganzjährig hoher Radverkehrsanteil

Uppsala, SE: Radwege haben Vorrang beim Winterdienst vor Autostraßen

Groningen, NL: Ganzjahres-Radinfrastruktur mit überdachten Abstellanlagen

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Ganzjährige Radnutzung → Reduktion winterlicher Auto-Emissionen

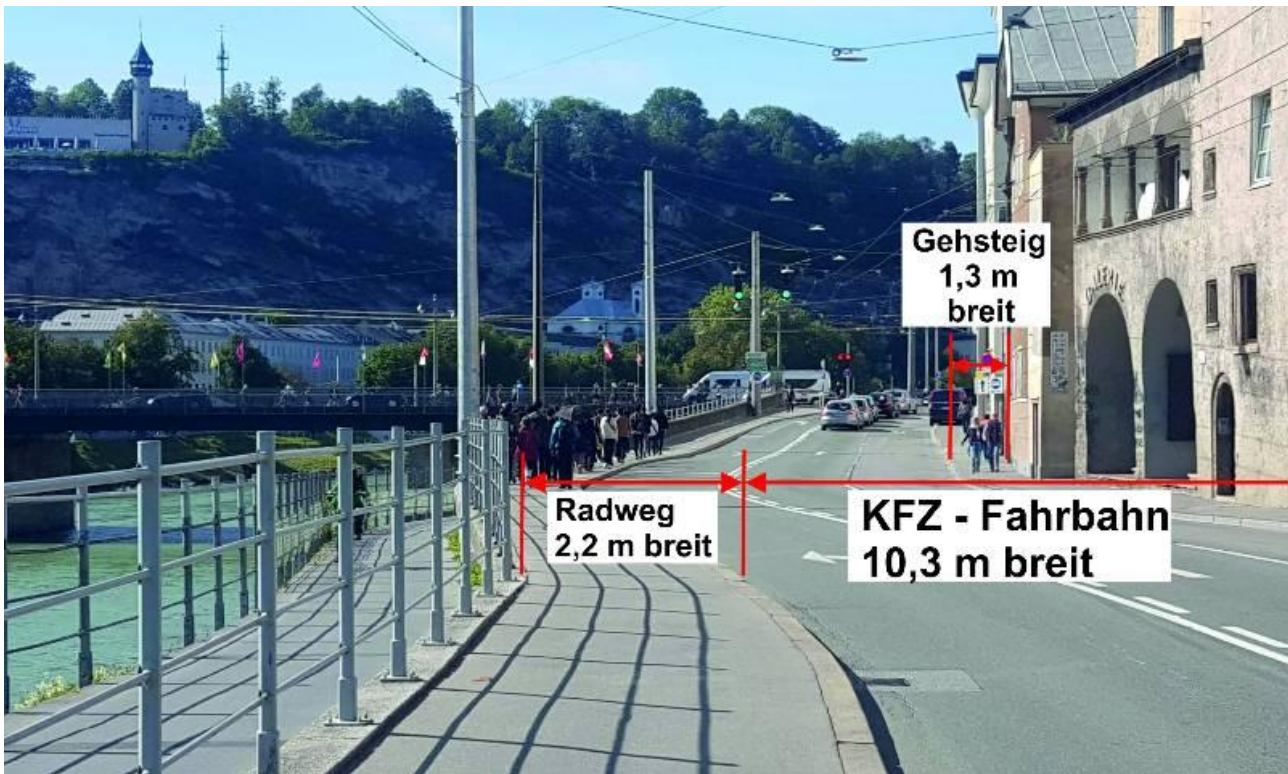
durch Verringerung saisonaler Schwankungen im Radverkehr

Ganzjahres-Pendler: Zuverlässige, sichere Infrastruktur auch im Winter

Sturzgefahr minimiert

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Gerechte Verteilung der Verkehrsfläche - Giselakai/Imbergstraße

Themenfeld: Radfahren

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/ff446148-b306-4f96-beec-1cfbe5d8300b/challenge>

Kurzbeschreibung:

Im Bereich Giselakai/Imbergstraße stehen 10,3 m für 3 KFZ-Spuren zur Verfügung. Gleichzeitig haben Fuß- und Radverkehr nur 2,2 bzw. 1,3 m. Durch die Umwandlung des längsten Linksabbiegestreifen der Stadt in einen Pop Up Radweg kann diese Ungerechtigkeit beseitigt werden.

Beschreibung:

Im Bereich Giselakai/Imbergstraße stehen ca. 10 m für drei KFZ-Spuren (2 x IV, 1 x Bus) zur Verfügung. Gleichzeitig müssen am Gehsteigradweg vor der Staatsbrücke der Radverkehr in beide Richtungen mit ca. 2,2 m (mit verständlicherweise trotz Gehverbot viel Fußverkehr) inkl. störender Busmasten und an der Häuserzeile der Fußverkehr mit nur 1,3 m Gehsteig auskommen. Das ist in einem Stadtzentrum mit viel Rad- und Fußverkehr eine große Ungerechtigkeit und führt zu massiven Konflikten. Eine einfache und kostengünstige Lösung wäre dabei, die längste Linksabbiegespur der Stadt zwischen Rehrplatz und Staatsbrücke auf ein übliches Maß zu verkürzen und zwar auf den Bereich zwischen der Busampel auf Höhe Giselakai ON 13 und der Staatsbrücke.

Dann kann der Gehsteigradweg wieder als Gehsteig verwendet werden und der Radverkehr, kostengünstig mit Fahrbahnteilern getrennt, auf der aufgelassenen Linksabbiegespur konfliktfrei auf einem Richtlinien konformen Zweirichtungsradweg fahren.

Der ÖV müsste sich ein kurzes Stück die Spur mit dem geradeaus fahrenden IV teilen, kann sich aber die Spur mit der Ampel frei schalten.

Einerseits wird damit der gesamte Giselakai für den Fußverkehr attraktiver und kann auf Basis des Salzachplanes umgestaltet werden.

Andererseits wird die Sicherheit für den Radverkehr massiv verbessert, da der zu schmale Radweg am Giselakai und die gefährlichen Stellen beim ehemaligen Lokal Bazillus wegfallen.

Einerseits wird damit der gesamte Giselakai für den Fußverkehr attraktiver und kann auf Basis des Salzachplanes umgestaltet werden.

Andererseits wird die Sicherheit für den Radverkehr massiv verbessert, da der zu schmale Radweg am Giselakai und die gefährlichen Stellen beim ehemaligen Lokal Bazillus wegfallen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Stadtzentrum

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Giselakai + Imbergstraße

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Der politische Wille!

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Berlin, Paris

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger, Reduktion der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)



Kommunale Fahrrad- und Lastenrad-Stellflächen in Mehrparteien-Wohnquartieren

Themenfeld: Radfahren

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/9d6d239e-5e68-4240-9253-94ae702de364/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die Stadt Salzburg sollte gezielt sichere, wettergeschützte und überwachungsunterstützte Fahrradstellflächen in verdichteten Wohnquartieren schaffen, die nicht an einzelne Liegenschaften gebunden sind.

Beschreibung:

1. Ausgangslage und Problemstellung

Salzburg will einen stetig wachsenden Anteil an Fahrrädern und Lastenrädern als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Gleichzeitig fehlen in vielen Stadtteilen mit hoher Dichte an Mehrparteienhäusern (z.B. Liefering, Lehen, Maxglan, Schallmoos, Taxham) ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten.

Problemfelder:

- **Platzmangel an Liegenschaften:** Viele Altbauten und verdichtete Wohnanlagen bieten keinen Platz für Fahrradkeller oder Garagen.
- **Unsicherheit beim Abstellen:** Fahrräder werden oft im Treppenhaus, auf Balkonen oder im Freien abgestellt – mit erhöhtem Diebstahlrisiko und schlechtem Witterungsschutz

- **Lastenräder:** Diese benötigen deutlich mehr Platz und schwieriger in Wohnanlagen zu bekommen.
- **Folge:** Unsichere Abstellbedingungen bremsen die Verkehrswende, da viele potenzielle Radfahrer aus Sorge vor Diebstahl oder Beschädigung auf das Auto zurückgreifen.

2. Die Kernidee: Kommunale "Fahrradparkhäuser"

Die Stadt Salzburg sollte gezielt mehr sichere, wettergeschützte und überwachungsunterstützte Fahrradstellflächen in verdichteten Wohnquartieren schaffen, die nicht an einzelne Liegenschaften gebunden sind. Die hohe Auslastung der vorhandenen Radboxen zeigt bereits die vorhandene Nachfrage.

Vorschlag: Errichtung von kommunalen Fahrradparkanlagen (auch „Bike-Sheds" oder „Fahrradgaragen") an zentralen, gut erreichbaren Standorten in den betroffenen Stadtteilen.

3. Technische und sicherheitsrelevante Anforderungen

- **Witterungsschutz:** Überdachung, geschlossene Wände bei Bedarf, rutschfeste Böden
- **Diebstahlschutz:** Verschlussbare Bereiche (Schließfächer oder Gemeinschaftsraum), Videoüberwachung, Alarmsysteme
- **Zugang:** Digitale Freigabe (App, RFID-Chip, Parkpickerl-Integration)
- **Kapazität:** Bedarfsorientiert 20–50 Stellplätze pro Anlage, inkl. 2–5 Lastenrad/Anhängerstellplätzen
- **Infrastruktur:** Reparaturstation, Lademöglichkeit für E-Bikes
- **Barrierefreiheit:** Rampen oder Aufzüge für Lastenräder und Kinderwagen

4. Mögliche Standorte

- Ungenutzte Flächen (z.B. an Bahnhöfen, an Schulen)
- Umgewandelte Parkflächen
- Zwischenbauten in Wohnquartieren (z.B. an Grünflächenrändern)

5. Finanzierungs- und Betriebsmodelle

- **Kommunal finanziert:** Vollständige Übernahme durch die Stadt Salzburg
- **Gebührenmodell:** Geringe monatliche Gebühr (z.B. €5–10) zur Kostendeckung
- **Kooperationsmodell:** Stadt stellt Fläche, Betreiber (z.B. Fahrradverein) übernimmt Betrieb
- **Fördermittel:** Prüfung nationaler/europäischer Förderprogramme für Radinfrastruktur (z.B. "klimaaktiv mobil")

6. Erwartete Vorteile für Salzburg

- **Verkehrswende beschleunigen:** Sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität des Radverkehrs.
- **Flächengerechtigkeit:** Fahrradstellflächen benötigen deutlich weniger Platz als Auto-Parkplätze (ca. 1:10 Verhältnis).
- **Soziale Gerechtigkeit:** Auch Mieter*innen ohne eigenen Stellplatz können sicher radeln.
- **Lastenrad-Förderung:** Ermöglicht den Einsatz von Lastenrädern als Autoersatz für Familien.

- **Imagegewinn:** Salzburg positioniert sich als fahrradfreundliche Stadt.

7. Pilotprojekt-Empfehlung Ich schlage vor, ein Pilotprojekt in einem ausgewählten Quartier mit hoher Mehrparteien-Dichte zu starten (z.B. Lieferung/Lehen). Nach einer Evaluierungsphase von 12 Monaten kann das Konzept bei Erfolg auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden.

8. Fazit

Die Schaffung sicherer Fahrradstellflächen ist eine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende in Salzburgs verdichteten Wohngebieten.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Lehen/Liefering/Maxglan/Taxham/Schallmoos/Parsch

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Im Bereich Schießstattstraße/Ignaz-Harrer-Straße gibt es viel gewerblichen Leerstand.

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Flächenumwidmung

Errichtungskosten

Erhaltungsaufwand

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Utrecht

Kopenhagen

Malmö

Berlin

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Steigenden Radverkehr.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Radspange Nord und städtebauliche Entwicklung im Zwischenraum

Themenfeld: Radfahren

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/b987ee19-425e-4a1e-88ca-a5a5714776b7/challenge>

Kurzbeschreibung:

Eine Achse der aktiven Mobilität („Da geht man gern, da radelt man gern!“) soll Schallmoos lebenswerter machen und besser vernetzen. Dadurch soll eine städtebauliche Entwicklung angeregt werden mit einem Nutzungsmix aus leistbarem Wohnen, Geschäftsleben und Aufenthaltsqualität.

Beschreibung:

Der gewerblich geprägte, aber zentrumsnahe Stadtteil Schallmoos hat große Umstrukturierungspotenziale. Mittels einer quartiersquerenden West-Ost-Achse für aktive Mobilität soll die Lebensqualität erhöht und die Verkehrsbelastung reduziert werden. Diese Radspange Nord umfasst Brückenbauwerke über den Gleisbogen sowie eine Aufwertung des Zwischenraums durch einen großzügigen Rad-/Fußweg und begleitende städtebauliche Projekte.

Im Leitprojekt Transformator:in wurden angepasste modulare Straßenquerschnitte und Szenarien für eine verdichtete Mischnutzung entlang der Radspange erstellt und mittels digitalem Planungszwilling und Fotomontagen visualisiert. Eine moderne Architektur, klimafitte Freiräume

und eine attraktive Vorort-Mobilität mit guter Anbindung an den ÖV gehören dazu und tragen idealerweise zu einer neuen kulturellen Identität des Stadtteils bei.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Schallmoos und benachbarte Stadtteile

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Gnigler Straße / Samer Gasse

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Erhebliche finanzielle Aufwände nötig, aber auch Überzeugungskraft / Entschädigungen für Umnutzung; Ausweichrouten für Schwerverkehr

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Neue Quartierszentren und auch Brücken schaffen oft eine besondere kulturelle Identität; bessere Erreichbarkeiten und reduzierter MIV auch im Berufsverkehr

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Strategische Weiterentwicklung des Salzburger Radhauptliniennetzes durch Bodenmarkierungen (Leitbild Lyon)

Themenfeld: Radfahren

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/87c05227-02a1-492e-837a-1856452f3cc0/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die Intention ist die Kennzeichnung des gesamten Radhauptnetzes durch durchgehende Bodenmarkierungen. Diese intuitive Nutzerführung begleitet Radfahrende entlang der Routen und erleichtert den Modal-Shift. An Knotenpunkten markieren Richtungspfeile die Linienführung.

Beschreibung:

Strategische Optimierung des Salzburger Radhauptnetzes durch intuitive Bodenmarkierungen

Ausgangslage und Zielsetzung

Angesichts des hohen Aufkommens an Pendler- und Tourismusströmen in der Stadt Salzburg gilt es, die bestehende Infrastruktur sowie das **S-Bike-System** und das touristische ÖPNV-Ticket intermodal zu verknüpfen. Das Ziel ist eine signifikante Steigerung des **Modal-Split** zugunsten des Radverkehrs durch eine intuitive und durchgängige Nutzerführung.

Alles wird mit dem Fahrradliniennetz wieder lebendig machen und kommuniziert.

Konzept: Visuelle Linienführung im Radhauptnetz

Basierend auf erfolgreichen Benchmarks aus **Lyon und Angers** sieht dieser Vorschlag die Implementierung eines flächendeckenden Leitsystems mittels **Bodenmarkierungen** vor. Ergänzend zum bestehenden Radhauptnetz (vgl. Testbetrieb H11 Freilassung 2020) sollen farblich gekennzeichnete Linienverläufe die Orientierung an komplexen **Knotenpunkten** sicherstellen. Dies ermöglicht sowohl Pendlern aus der Umgebung (Last-Mile-Anbindung) als auch Besuchern eine barrierefreie und intuitive Navigation durch die Mozartstadt.

Voraussetzungen und Wirkung

- **Infrastruktur:** Konsequente Trennung der Radwege vom motorisierten Individualverkehr (MIV).
- **Datenbasis:** Definition der Trassenführung anhand einer validen **Origin-Destination-Matrix (Quelle-Ziel-Matrix)**. Als Basis dient das bereits entwickelte Radhauptnetz, das entsprechend berücksichtigt werden sollte.
- **Benefit:** Reduktion der Treibhausgasemissionen, Entlastung des Straßennetzes vom MIV und eine messbare Steigerung der urbanen Lebensqualität.

Quellen:

[Pistes cyclables 2.0 : marquage, couleurs, signalisation... tout change !](#)

[Radhauptnetz Stadt Salzburg](#)

[Stadt Salzburg - Radwegebau 2021 stärkt die Hauptradwege der Stadt](#)

[Radhauptnetz Stadt Salzburg](#)

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Budget für Fahrradlinien Bodenmarkierung, Trennung der Radwege vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Die Erfolgsgeschichten wurden in Lyon und Angers (Frankreich) umgesetzt.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Durch die Reduktion von Emissionen und die Entlastung vom MIV steigern wir die urbane Lebensqualität messbar. Nach Vorbildern wie Lyon oder Paris fördert dieser Fokus die Realisierung weiterer Fußgängerzonen, um Salzburgs historischen Raum nachhaltig für

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

URBANE SCHULMOBILITÄTSKORRIDOR SALZBURG

MAXGLAN → WRG SALZBURG

SICHER. INTUITIV. NACHHALTIG. FÜR EINE NEUE GENERATION.



ZIEL
 Ein durchgehend durchgehender, geschützter und planmäßiger Schulweg (Schulmobilitätskorridor), der Kindern einen sicheren, selbstständigen und intuitiven Schulweg zwischen Maxglan und der WRG-Schule ermöglicht – für eine klimafreundliche, nachhaltige und zukunftsfähige Stadt.

DIE ROUTE

- Maxglan (Richtstraße)
- Fahrradstraße – Tempo 30
- Aighofstraße
- Geschützte Radspur – Tempo 30
- Immerstorfer Bundesstraße
- Geschützte Radspur – Tempo 30
- Redensburger Straße
- Geschützte Radspur – Tempo 30
- Neusaustraße
- Geschützte Radspur – Tempo 30
- Erzab-Kristz-Straße
- Verkehrsfreier Bereich – Tempo 20
- Josef-Preis-Allee
- Autofreie Schulzone (Schulzeiten)
- WRG SALZBURG
- Sicherer Anfahrtsbereich



EIGENE FAHRRADAMPFELN – KEIN KONFLIKT MIT AUTOS

- FRÜHSTARTPHASE**
 0-4 Sekunden sicher Grün für Fahrräder.
- SEPARATE GRÜNPHASE**
 Während Fußgänger Grün haben, sind abblende Autos Rot.
- INTELLIGENTE ERKENNUNG**
 Induktionsfähige Kameras erkennen vorübergehende Kinder und lassen Grünphasen verlängern.
- COUNTDOWN-ANZEIGE**
 Kinder wissen, wie viel Zeit verbleibt – für mehr Sicherheit und Planbarkeit.

SCHULZEIT-SCHALTUNG
 07:00 – 08:30 Uhr
 Individueller Schichtmodus mit längeren Grünphasen für Rad- und Fußverkehr.
 Außerhalb der Schulzeiten: Normale Verkehrslogik.

FLÜSSIGER VERKEHR
 Kein Stau, da die Steuerung adaptiv und bedarfsorientiert arbeitet.

LÄNGE & ZEIT

- ca. 3,5 – 4 km
- ca. 15 Minuten mit dem Fahrrad

BELEUCHTUNG Geschwellige LED-Beleuchtung im Abstand von 20-25 m, vertikale von Kreuzungen und Rad-Abzweigungen.	KREUZUNGSSCHUTZ Versenkte Reflektoren, eine Markierungsfarbe, 10 Reflektoren und reflektierte Abbiegeflächen schützen Kinder vor Konflikten.	PHYSISCHE TRENNUNG Bordsteine, Pfandringe oder Poller trennen Rad- und Autoverkehr. Wenn Kinder überqueren, gehen sie nicht unter Autos.	RADAR & GESCHWINDIGKEIT Stationäre Radarsensoren und Geschwindigkeitsanzeigen sorgen für Tempolimits und S-Schwellen.	SPURFÜHRUNG Klare Fahrführungen, reflektierende Markierungen und durchgehende Markierung erhöhen die Auswahrscheinlichkeit.	FALLSCHUTZ-BARRIEREN Gestrichelte Bordsteine (Poller, Pfandringe, Bordsteine) schützen bei Stößen vor den Anstoßen in den Auswahrscheinlichkeit.	ABSCHNITTE OHNE AUTOVERKEHR Kategorie A – Autofrei (Schulzeiten) Josef-Preis-Allee, Teile Erzab-Kristz-Straße Kategorie B – Fahrradstraße ohne Durchgangsverkehr Eichelstraße Kategorie C – Getrennter Verkehrsraum Aighofstraße, Redensburger Straße
---	--	--	---	---	--	---

UMSETZUNG IN PHASEN	PROFIT FÜR DIE STADT	NACHHALTIGKEIT & GREEN POLICY	INTERNATIONALE ERFAHRUNG
PHASE 1 – SCHRITT UMSETZBAR (0 – 12 MONATE) - Markierungen - Beschäftigung	Mehr Verkehrssicherheit für Kinder Weniger Elternzeit-Verlust von Schulen Entlastung des Straßennetzes Bessere Luftqualität und weniger Lärm	Förderung aktiver Mobilität (Rad & zu Fuß) Reduktion von Emissionen und Feinstaub Beitrag zu Klimazielen der Stadt Salzburg Schonung von Ressourcen & Flächen	NIEDERLANDEN Fahrradmarkiert als System KÖNIGREICH Safe Routes to School LONDON

Urbane Schulmobilitätskorridor Salzburg

Themenfeld: Radfahren

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/b206dac5-0072-4f97-ba78-8261292551fa/challenge>

Kurzbeschreibung:

Safe School Corridor Salzburg – Maxglan → WRG: Durchgehender, sicherer Schulweg mit LED-Beleuchtung, geschützten Kreuzungen, Barrieren, Radar und klarer Wegführung. Weniger Unfälle, weniger „Elterntaxis“, mehr Lebensqualität. Nachhaltig & EU-Taxonomie 2020-konform (CO₂-Reduktion)

Beschreibung:

Safe School Corridor Salzburg – Maxglan → WRG: Durchgehender, sicherer Schulweg mit LED-Beleuchtung, geschützten Kreuzungen, Barrieren, Radar und klarer Wegführung. Weniger Unfälle, weniger „Elterntaxis“, mehr Lebensqualität. Nachhaltig & EU-Taxonomie 2020-konform (CO₂-Reduktion, klimafreundliche Mobilität).

1. Der tägliche Schulweg ist ein zentrales Element urbaner Mobilität. Dennoch wird er in der Verkehrsplanung häufig nicht als eigenständige Infrastruktur betrachtet, sondern lediglich als Nebenfunktion des allgemeinen Straßennetzes.

Im Stadtteil Maxglan leben viele Familien mit schulpflichtigen Kindern. Der Weg zur WRG Salzburg führt jedoch über mehrere stark befahrene Straßen mit komplexen Kreuzungssituationen.

Besonders im morgendlichen Berufsverkehr entstehen Konflikte zwischen Autos, Radfahrern und Fußgängern.

Als Folge werden viele Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Dadurch entsteht rund um das Schulareal zusätzlicher Verkehr, der wiederum neue Sicherheitsprobleme verursacht.

Ziel dieses Konzepts ist ein **durchgehend gesicherter, klar markierter und priorisierter Schulmobilitätskorridor zwischen Maxglan und WRG Salzburg.**

2. Der Schulweg wird als eigenständige städtische Infrastruktur definiert – nicht als Nebenraum des Autoverkehrs.

Der Safe School Corridor ist:

- eine klar definierte Achse
- visuell durchgehend markiert
- infrastrukturell angepasst
- hierarchisch priorisiert

Autos bleiben möglich, verlieren jedoch entlang des Korridors ihre Dominanz.

Elemente:

- durchgehende Farbmarkierung (z. B. Rot, Orange oder Türkis)
- wiederkehrende Bodenpiktogramme „SAFE SCHOOL CORRIDOR“
- klare Wegführung an jeder Kreuzung
- sichtbare bauliche Maßnahmen zur Priorisierung

Ziel ist nicht nur Temporeduktion, sondern eine **lesbare, sichere und intuitive Infrastruktur für Kinder.**

3. Die Analyse zeigt strukturelle Defizite:

- Mischverkehr ohne klare Prioritäten
- unterbrochene oder fehlende Radinfrastruktur
- hohe Verkehrsbelastung auf Hauptachsen
- unsichere Querungen (insbesondere Innsbrucker Bundesstraße)
- Parkdruck und Sichtbehinderungen
- fehlende durchgehende Orientierung

Reine Tempo-30-Zonen reichen nicht aus. Ohne bauliche und visuelle Struktur bleibt Unsicherheit bestehen.

AIGLHOFSTRASSE – Sammelachse

Problem:

- Hohe Verkehrsbelastung
- Parkdruck und Sichtbehinderungen
- Radspur teilweise ungeschützt

INNSBRUCKER BUNDESSTRASSE – Hauptkonfliktpunkt

Problem:

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Gefährliche Querung
- Abbiegekonflikte

RIEDENBURGER STRASSE – Mittelabschnitt

Problem:

- Mischverkehr ohne klare Struktur
- Zu breite Autospuren → hohe Geschwindigkeit
- Keine physische Trennung

NEUTORSTRASSE – Innenstadtnähe

Problem:

- Komplexer Verkehrsraum
- Enge Führung
- Konflikte mit parkenden Fahrzeugen

ERZABT-KLOTZ-STRASSE – Übergang zur Schulzone

Problem:

- Zu hohe Geschwindigkeit nahe Schule
- Fehlende visuelle Schulzonenwirkung

JOSEF-PREIS-ALLEE – Schulumfeld

Problem:

- „Elterntaxi“-Verkehr
- Staugefahr
- Gefährliche Hol- und Bring-Situation

4. DER KORRIDOR

Maxglan (Eichetstraße) → Aiglhofstraße → Innsbrucker Bundesstraße → Riedenburger Straße → Neutorstraße → Erzabt-Klotz-Straße → Josef-Preis-Allee → WRG Salzburg

- Länge: ca. 3,5–4 km
- Fahrzeit Rad: ca. 15 Minuten

4.1. VISUELLE IDENTITÄT

- farbiger Asphalt oder Beschichtung entlang der Route
- Piktogramme alle 50–70 Meter
- markierte Kreuzungsflächen
- Richtungspfeile zum WRG

Kinder folgen einer klar sichtbaren Linie statt komplexer Beschilderung.

4.2. SYSTEMPRINZIP

Der Korridor funktioniert auf vier Ebenen:

- räumlich (Trennung)

- technisch (Ampeln)
- zeitlich (Schulmodus)
- visuell (Farbführung)

5. LÖSUNG

5.1 BELEUCHTUNGSKONZEPT

- LED-Beleuchtung entlang des gesamten Korridors
- enges Leuchtenraster (20–25 m)
- verstärkte Beleuchtung an Kreuzungen
- zusätzliche Bodenbeleuchtung an Konfliktpunkten

Ziel: maximale Sichtbarkeit zu jeder Tageszeit.

5.2 KREUZUNGSSCHUTZ

- farblich verstärkte Querungszonen
- vorverlegte Haltelinien für Autos
- Mittelinseln als Schutzräume
- verkürzte Querungswege
- reduzierte Abbiegeradien

Kinder sind bereits sichtbar im geschützten Bereich, bevor Autos anfahren.

5.3 RADAR & GESCHWINDIGKEIT

- stationäre Radargeräte an kritischen Punkten
- Geschwindigkeitsanzeigen („Sie fahren ... km/h“)
- Monitoring zur Evaluation

Ziel: Verhaltenssteuerung statt reine Strafe.

5.4 FIXIERTE SPUREN & SICHERHEIT

- reduzierte Autospuren (ca. 2,75–3,0 m)
- klare Linienführung
- keine Parkplätze neben Radspuren
- stabile Raumaufteilung

5.5 PHYSISCHE SCHUTZSTRUKTUREN

- Poller und Pflanzstreifen
- erhöhte Bordsteine (3–5 cm)
- flexible Barrieren
- Schutzgeländer an Hauptstraßen

Wenn ein Kind stürzt, fällt es nicht in den Autoverkehr.

5.6 FUSSGÄNGERZONEN

- niveaugleiche Flächen
- reduzierte Geschwindigkeit
- Mischverkehr nur untergeordneter Rolle
- klare Priorität für Kinder

5.7 FAHRRADAMPELSYSTEM

- Frühstartphase (4–6 Sekunden Vorsprung)
- getrennte Grünphasen ohne Konflikte

- automatische Erkennung von Gruppen
- Countdown-Anzeigen

Kinder bewegen sich ohne gleichzeitige Konflikte mit Autos.

5.8 AUTOREDUZIERTER STRUKTUR

- Kategorie A: autofrei (Schulzeiten)
- Kategorie B: Fahrradstraße
- Kategorie C: getrennte Führung

Ziel: klare räumliche Entkopplung.

5.9 SCHUTZ BEI STURZ

- Mindestabstand Rad–Auto: 50–80 cm
- physische Trennung
- keine direkte Parallelführung ohne Barriere

EICHETSTRASSE – Wohnbereich / Startzone

Lösung:

- Umwidmung zur **Fahrradstraße (Tempo 20)**
- Modalfilter gegen Durchzugsverkehr
- Fahrbahnverengung zur Geschwindigkeitsreduktion
- Durchgehende Farbmarkierung des Korridors

Ergebnis: ruhiger, geschützter Startbereich ohne dominante Autos.

AIGLHOFSTRASSE – Sammelachse

Lösung:

- Mindestbreite Radspur 1,8 m
- Bauliche Trennung (Bordstein / Pflanzstreifen)
- Neuordnung der Parkflächen
- Radar vor Schulzeiten

Ergebnis: klare Raumaufteilung und Schutz vor seitlichem Abdrängen.

INNSBRUCKER BUNDESSTRASSE – Hauptkonfliktpunkt

Lösung:

- Eigene Fahrradampel mit Frühstart (4–6 Sekunden)
- Separate Grünphase ohne abbiegende Autos
- Mittelinsel als Schutzraum
- Verkürzte Querungsdistanz
- Intensive Beleuchtung

Ergebnis: technisch gesicherte, konfliktfreie Querung trotz Hauptstraße.

RIEDENBURGER STRASSE – Mittelabschnitt

Lösung:

- Reduktion Autospurbreite (2,75–3,0 m)
- Markierte und geschützte Radspur
- Plateaukreuzungen
- Sichtdreiecke freihalten

Ergebnis: niedrigere Geschwindigkeit und stabile Führung.

NEUTORSTRASSE – Innenstadtnähe

Lösung:

- Klare Trennung Rad / Auto
- Bevorrechtigung des Korridors
- Großflächige Schulroutenmarkierung
- Teilweise Führung als verkehrsberuhigter Bereich

Ergebnis: klare Hierarchie im innerstädtischen Raum.

ERZABT-KLOTZ-STRASSE – Übergang zur Schulzone

Lösung:

- Tempo 20
- Erhöhte Kreuzungsbereiche
- Durchgehende Farbspur
- Verstärkte Beleuchtung

Ergebnis: deutliche Wahrnehmung als sensibler Schulbereich.

JOSEF-PREIS-ALLEE – Schulumfeld

Lösung:

- Zeitweise vollständige Autofreiheit (07:00–08:30)
- Zufahrt nur für Anrainer
- Versenkbare Poller
- Großzügige Fahrradabstellanlagen
- Niveaugleiche Gestaltung (kein Straßencharakter)

Ergebnis: sicherer, staufreier Ankunftsraum ohne Konflikte.

6. UMSETZUNG

Phase 1

- Markierungen
- Beschilderung
- temporäre Schulstraßen
- erste Radar-Installationen

Phase 2

- bauliche Umgestaltung
- sichere Kreuzungen
- dauerhafte Radtrennung
- feste Schulzonen

7. WIRKUNG

- weniger Verkehrsbelastung vor Schulen
- mehr Sicherheit im öffentlichen Raum
- höhere Lebensqualität in Wohngebieten
- bessere Luft- und Lärmsituation
- Förderung aktiver Mobilität
- mehr selbstständige Mobilität von Kindern
- weniger Autoverkehr vor Schulen
- höhere Verkehrssicherheit

- Entlastung von Wohngebieten
- bessere Luftqualität
- geringere Lärmbelastung

8. NACHHALTIGKEIT UND GREEN POLICY

Der Safe School Corridor ist nicht nur ein Verkehrsprojekt.

Er ist ein Baustein einer langfristigen nachhaltigen Stadtpolitik.

Kurzstrecken unter 5 km verursachen überproportional viele Emissionen, da:

- Motoren im Kaltstart ineffizient arbeiten
- Stop-and-Go-Verkehr besonders viel CO₂ erzeugt

Der Schulweg zählt zu diesen typischen Kurzstrecken.

Durch Verlagerung vom Auto auf Fahrrad und Fußverkehr werden:

- CO₂-Emissionen reduziert
- Feinstaubwerte gesenkt
- Lärmemissionen verringert

Der Korridor wirkt somit direkt klimarelevant.

Eine nachhaltige Stadt basiert auf:

- aktiver Mobilität
- kurzen Wegen
- sicherer Infrastruktur

Der Safe School Corridor schafft:

- dauerhafte Verhaltensänderung
- frühe Gewöhnung an nachhaltige Mobilität
- langfristige Reduktion motorisierten Individualverkehrs

Kinder, die selbstständig Rad fahren, entwickeln langfristig nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten.

Im Rahmen der baulichen Umgestaltung können zusätzliche Maßnahmen integriert werden:

- Pflanzstreifen statt Asphaltflächen
- Entsiegelung von Randbereichen
- Baumpflanzungen entlang des Korridors
- Versickerungsfähige Oberflächen
- Begrünte Trennelemente

Dadurch entstehen:

- kühlere Mikroklimata
- bessere Regenwasserversickerung
- höhere Aufenthaltsqualität

Der Korridor wird Teil einer klimaresilienten Stadtstruktur.

Das Konzept setzt primär auf:

- Umwidmung bestehender Straßen
- Markierung statt Neubau
- Optimierung vorhandener Infrastruktur

Es wird kein neues Straßennetz geschaffen, sondern das bestehende effizienter genutzt.

Das reduziert:

- Materialverbrauch
- Flächenversiegelung
- Bauemissionen

Das Projekt kann als Leuchtturmprojekt in die städtische Nachhaltigkeitsstrategie integriert werden.

Mögliche Einbindung in:

- Klimaneutralitätsziele
- Mobilitätswende-Programme
- Smart-City-Konzepte
- Förderprogramme auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene

Der Korridor wird damit Teil einer strukturierten Green Policy.

Nachhaltigkeit bedeutet nicht nur Emissionsreduktion, sondern strukturelle Veränderung.

Der Safe School Corridor:

- verändert Raumprioritäten
- stärkt nichtmotorisierte Mobilität
- schafft resilientere Quartiere
- reduziert Verkehrsdruck dauerhaft

Er ist ein Transformationsinstrument – kein kurzfristiges Verkehrsprojekt.

9. INTERNATIONALE ERFAHRUNG

Niederlande – Fahrradpriorität als System

Die Niederlande gelten als weltweit führend bei sicherer Radinfrastruktur für Kinder.

Relevante Prinzipien:

- vollständig getrennte Radwege
- geschützte Kreuzungen („Protected Intersections“)
- eigene Fahrradampelphasen
- farbige Markierung durchgehender Routen
- bauliche Trennung statt reiner Markierung

Ergebnis:

- Über 50 % der Schüler fahren selbstständig mit dem Rad zur Schule.
- Sehr niedrige Unfallzahlen trotz hoher Radverkehrsanteile.

Dein Korridor folgt genau dieser Logik:

klare Trennung, lesbare Struktur, physischer Schutz.

Kopenhagen – Schulrouten als Infrastruktur

Kopenhagen entwickelt gezielt „Safe Routes to School“.

Elemente:

- farbige Leitlinien
- verkehrsberuhigte Zonen

- Kreuzungsumbauten
- temporär autofreie Schulstraßen
- intelligente Ampelschaltung

Ergebnis:

- Mehr als 60 % der Kinder fahren mit dem Fahrrad zur Schule.
- Verkehr rund um Schulen wurde messbar reduziert.

London – School Streets Programm

London hat das Programm „School Streets“ eingeführt.

Maßnahmen:

- Zeitweise Sperrung von Straßen vor Schulen
- automatische Kennzeichenerfassung
- physische Sperren
- Verkehrsüberwachung

Ergebnis:

- Reduktion des Autoverkehrs vor Schulen um bis zu 40 %
- Verbesserung der Luftqualität im Schulumfeld

Dein Konzept mit temporärer Schulstraße entspricht diesem Modell.

Paris – Straßenrückbau für Schulräume

Paris hat hunderte Schulstraßen dauerhaft umgebaut.

Elemente:

- Entfernung von Parkplätzen
- Begrünung
- Pflanzkübel als Barrieren
- Umwandlung in Fußgängerzonen

Ergebnis:

- Verkehrssicherheit erhöht
- Aufenthaltsqualität deutlich verbessert
- politisch sehr erfolgreich

Wien – Schulstraßen in Österreich

Auch in Österreich gibt es bereits Schulstraßen-Projekte.

Maßnahmen:

- temporäre Sperren
- Modalfilter
- Verkehrsberuhigung
- aktive Mobilitätsförderung

Ergebnis:

- positive Rückmeldungen von Eltern
- geringerer Bringverkehr
- keine nachhaltigen Verkehrsverlagerungsprobleme

Jede Straße übernimmt eine klare Funktion im System:

- Wohngebiet = beruhigt
- Hauptstraße = technisch gesichert
- Innenstadt = priorisiert
- Schulzone = autofrei

Der Korridor verhindert Konflikte mit Autos, ohne unnötigen Stau zu erzeugen, da Durchgangsverkehr umgeleitet und strukturiert geführt wird. So entsteht eine durchgehend geschützte, lesbare und sichere Infrastrukturachse für Kinder.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Maxglan-Nonntal

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Maxglan (Eichetstraße) → Aiglhofstraße → Innsbrucker Bundesstraße → Riedenburger Straße → Neutorstraße → Erzabt-Klotz-Straße → Josef-Preis-Allee → WRG Salzburg

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Rechtlich können Anpassungen an bestehenden Straßen (z. B. Umwidmung zu Fahrradstraßen, temporäre Sperrungen oder eigene Ampelphasen) Genehmigungsverfahren und Abstimmungen mit Landesbehörden erfordern.

Technisch sind besonders komplexe Kreuzungen, Leitungsinfrastruktur im Untergrund

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Niederlande – Fahrradpriorität als System

Wien – Schulstraßen in Österreich

London – School Streets Programm

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Verkehrsbelastung vor Schulen, mehr Sicherheit im öffentlichen Raum, höhere Lebensqualität in Wohngebieten, bessere Luft- und Lärmsituation, Förderung aktiver Mobilität, mehr selbstständige Mobilität von Kindern, weniger Autoverkehr vor Schulen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)

Themenfeld Bessere Öffis



Angepasste Bus und Zugpläne

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/90b5daac-0307-4149-b11a-e5d281a8907c/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die Zeiten zwischen den Bus und Zugplänen sind viel zu knapp, wenn der Zug auch nur 1 Minute Verspätung hat, (passiert oft) erwischt man seinen Bus nicht mehr. Wenn man das anpasst und die Buspläne anpasst, werden auch mehr Leute mit den Öffis fahren, und die Autobelastung senken

Beschreibung:

Die Bus Pläne müssen eigentlich nur um 5 Minuten verschoben werden, dass man genug zeit hat von der S-Bahn Station etc. zur Bushaltestation zu gehen. Wenn man schafft das etwas anzupassen würden auch mehr Menschen die Öffis nutzen, dass würde die Autobelastung in der Stadt senken, dadurch auch die Geräuschbelastung und die Unfälle die Teilweise die ganze Stadt lahmlegen. Auch für Schüler wäre es gut, weil sie nicht so oft zu spät kommen würden, weil sie Ihren Bus nicht mehr erwischt haben.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Eigentlich nur die Umstellung der Zeiten in den Öffi-Apps und an de Bushaltestationen bei den anzeigen.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Eine Ökologische Wirkung, weil weniger Autos unterwegs sein werden und die Co2 Emissionen sinken und die Schadstoffbelastung in der Luft weniger wird. Auch die Einwohner werden zufriedener sein

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



BRT Light

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/118de1bb-7f8f-4cbc-ad35-29cc0ceb0c82/challenge>

Kurzbeschreibung:

Dort wo platztechnisch Möglich, separate Busspuren und Busgesteuerte LSA (mit Induktionsschleife oder Funk). Haltestellen und Haltezeiten in die Ampelschaltzeiten und Verkehrsflüsse miteinbeziehen. Massive Beschleunigung der Busse außerhalb des Zentrums.

Beschreibung:

Durchgängige Busspuren, wenn nicht möglich dann vor Ampeln und danach soll der Bus die Kolonne anführen.

LSA mit Vorzugsschaltung, Anmeldung früh genug, sodass die Fahrtgeschwindigkeit konstant gehalten werden kann oder der Bus als erstes weiterfahren kann.

Haltestellenposition (vor oder nach Ampel) und Haltezeiten in die Ampelschaltzyklen miteinbeziehen.

Massive Beschleunigung der Busse außerhalb des Zentrums.

Kein Fokus auf Expressbusse, sondern auf die Beschleunigung aller Fahrten.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, Land Salzburg (Bundesstraßen), SVV/Salzburg Linien

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Umverteilung im Straßenquerschnitt. Neubau von vielen Straßenwegen (Induktionsschleifen), Ampelanlagen und Haltestellen.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

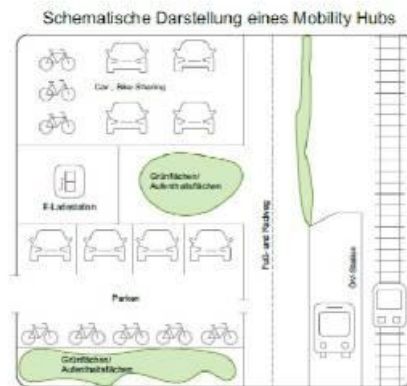
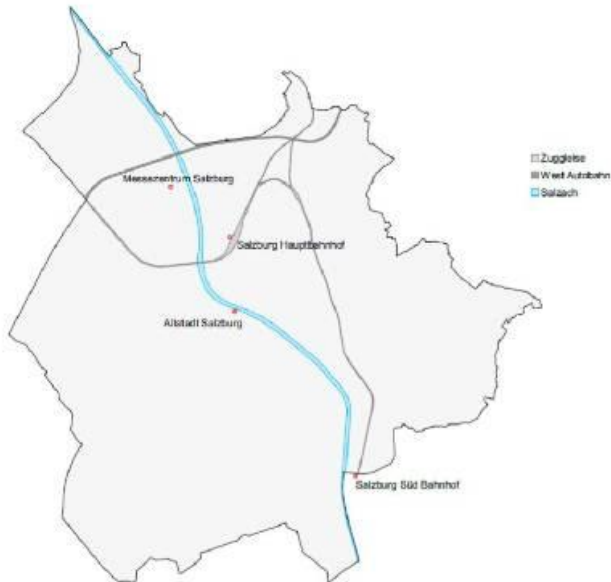
Bus Connects (SUMP Ireland)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Konkurrenzfähigkeit des Busses, Mehr Lebenszeit für Öffi-Pendler

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Einfach ankommen. Einfach weiterkommen

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c3e02bd4-276c-46a7-a7f7-be37849b151e/challenge>

Kurzbeschreibung:

Mobilität wird einfacher: Mobility Hubs bündeln Bus, Bahn und Sharing-Angebote an einem Ort. Wege sind übersichtlich, Umstiege intuitiv und gut erreichbar. So wird nachhaltige Mobilität im Alltag verständlich, komfortabel und für alle nutzbar.

Beschreibung:

Stell dir vor, Mobilität ist einfach: Du kommst an einem Ort an und hast sofort alle Möglichkeiten – Bus, Bahn, Fahrrad, Sharing und sichere Wege zu Fuß. Keine Unsicherheit, kein Suchen, kein Stress. Genau das schaffen Mobility Hubs.

Mobility Hubs bündeln alle Mobilitätsangebote an einem Ort und machen den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln intuitiv und selbstverständlich. Der Weg beginnt dabei nicht erst am Verkehrsmittel, sondern schon davor: gut gestaltete, sichere und attraktive Fußwege führen direkt zu den Hubs und machen sie für alle Menschen leicht erreichbar. Der Fußverkehr wird damit nicht nur ergänzt, sondern als zentraler Bestandteil jeder Mobilitätskette verstanden.

Gerade in Salzburg mit seinen kurzen Distanzen und der kompakten Stadtstruktur entsteht daraus ein großes Potenzial. Wege werden klarer, schneller und angenehmer. Menschen wissen sofort, wie sie von A nach B kommen – ohne komplizierte Tarife, ohne Unsicherheit und ohne lange Umwege. Mobilität wird dadurch nicht mehr als Hindernis wahrgenommen, sondern als selbstverständlicher Teil des Alltags.

Gleichzeitig entstehen Orte, die mehr sind als reine Umsteigepunkte. Mobility Hubs werden zu lebendigen, identitätsstiftenden Orten im Stadtraum. Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Überdachungen und klare Informationssysteme schaffen eine angenehme Atmosphäre. Menschen können hier ankommen, warten, sich orientieren und weitergehen – in einer Umgebung, die Sicherheit, Übersichtlichkeit und Aufenthaltsqualität verbindet.

Besonders wirkungsvoll ist die gezielte Platzierung solcher Hubs im Stadtraum. In Salzburg bieten sich klare Standorte an, die unterschiedliche Funktionen übernehmen:

- **Hauptbahnhof (HBF)** als zentraler Dreh- und Angelpunkt mit hoher Frequenz und optimaler Vernetzung
- **Altstadt** als stark frequentierter Bereich mit Fokus auf Fußverkehr und Tourismus
- **Messezentrum** als Veranstaltungs- und Verkehrsknoten mit temporär hoher Auslastung
- **Salzburg Süd** als wachsender Wohn- und Entwicklungsraum mit Bedarf an wohnortnaher Mobilität

Durch diese differenzierte Verteilung entsteht ein zusammenhängendes Netz von Mobility Hubs, das die gesamte Stadt abdeckt und unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse verbindet. Wegekettensysteme werden verständlich, Umstiege selbstverständlich und nachhaltige Mobilität sichtbar erlebbar.

Mobility Hubs verändern nicht nur die Infrastruktur, sondern auch das Verhalten. Wenn Mobilität einfach, klar und angenehm ist, wird sie genutzt. Der Umstieg vom eigenen Auto wird leichter, Alternativen werden attraktiver und Bewegung wird Teil des Alltags.

So entsteht eine Stadt, in der Mobilität nicht kompliziert ist – sondern intuitiv, zugänglich und für alle da.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ angeben.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Stadt Salzburg in Kooperation mit dem Salzburger Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen sowie privaten Mobilitätsanbietern (z. B. Sharing-Dienste) und Technologiepartnern.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die Koordination verschiedener Anbieter sowie Flächenverfügbarkeit und Investitionskosten stellen zentrale Herausforderungen dar. Zudem sind Abstimmungen zwischen Stadtplanung, Verkehrsbetrieben und privaten Akteuren notwendig.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Beispiele sind die WienMobil Stationen (z. B. Aspern Seestadt) mit ÖV, Sharing und Serviceangeboten, hvv switch Punkte in Hamburg (z. B. Berliner Tor) sowie Mobilitätsknoten in Kopenhagen (z. B. Nørreport), die verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort ver

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Mobility Hubs senken Emissionen und fördern nachhaltige Mobilität. Sie erleichtern Wege für Pendler:innen, Bewohner:innen und Gäste. Durch ein Netz an Standorten können große Teile Salzburgs erreicht und der Umstieg vom Auto langfristig gesteigert werden.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Kontaktloses Bezahlen (London Style)

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c39dcd75-9f5a-49ac-8137-94c991dc38fa/challenge>

Kurzbeschreibung:

Wenn man ein öffentliches Verkehrsmittel betritt, hält man seine Bankomatkarte/Handy/Smartwatch and das Lesegerät. Beim Aussteigen wiederholt man den Vorgang. Der gefahrene Betrag wird automatisch abgebogen. Wie in London.

Beschreibung:

Beschreibung

1. Einsteigen („Tap-in“)

Beim **Betreten des Verkehrsmittels oder der Station** hältst du deine kontaktlose Karte oder dein Gerät kurz an ein Lesegerät.

Das kann sein:

- Bankomatkarte / Kreditkarte (mit Kontaktlos-Symbol)
- Smartphone mit **Apple Pay** oder **Google Pay**
- Smartwatch
- spezielle Verkehrskarte wie die **Oyster Card**

👉 Das Lesegerät erkennt:

- **welches Zahlungsmittel** du verwendest
- **wo** du eingestiegen bist
- **wann** du eingestiegen bist

Damit wird **der Startpunkt deiner Fahrt gespeichert**.

In vielen U-Bahnen gibt es dafür **Drehkreuze oder Gates**.

Bei Bussen oder Straßenbahnen stehen **Validatoren im Fahrzeug**.

2. Während der Fahrt

Während du unterwegs bist, passiert technisch Folgendes:

- Das System speichert deine Fahrt **vorläufig**.
- Es weiß noch **nicht**, wie viel du zahlen musst.
- Der Preis wird **erst berechnet, wenn du aussteigst**.

Der Grund:

Der Fahrpreis hängt oft ab von:

- Distanz
- Tarifzonen
- Tageslimits
- Uhrzeit (Peak / Off-Peak)

3. Aussteigen („Tap-out“)

Beim **Verlassen der Station oder des Verkehrsmittels** hältst du **dieselbe Karte oder dasselbe Gerät** noch einmal an ein Lesegerät.

Das System weiß dann:

- Einstieg: Station A
- Ausstieg: Station B

➔ Jetzt kann der **exakte Fahrpreis berechnet werden.**

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Finanziell, hohe Kosten beim Installieren.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Ja aus London

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Profitierende Zielgruppen

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Leistungsfähiger ÖPNV

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/4a31ccbb-63f5-4754-aaca-78e931786f75/challenge>

Kurzbeschreibung:

„Hochleistungsstrecken“ Nord-Süd + Ost-West in Form von Straßenbahn oder Schnellbuslinien (z.B. als BRT-System)

Beschreibung:

Mindestens zwei „**Hochleistungsstrecken**“ **Nord-Süd + Ost-West** in Form von Straßenbahn oder Schnellbuslinien (z.B. als BRT-System)

Für beide gilt: vorwiegend eigener Gleiskörper oder eigene Busspur + Bevorrangung bei Kreuzungen, schneller Fahrgastwechsel,...

Wichtig hier: schnelles vorankommen, so weit wie möglich unabhängig von IV (Stauvermeidung des ÖV, dadurch höhere Leistungsfähigkeit,...)

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt und Land Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

technische Herausforderung der Linienführung (Konflikt mit IV), Finanzierung

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Attraktivierung des ÖPNV, schnellere Reisezeiten innerhalb der Stadt

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Schnellbus über Autobahn

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c2b5c724-bc20-4957-af04-d4df2ba3c654/challenge>

Kurzbeschreibung:

Pendler brauchen von Bergheim bis Wals oder Siezenheim nach Grödig mit ÖV ca. 55 Min. mit dem PKW ca. 20 Min. Zeitverlust mit ÖV täglich über 1 Stunde. Schnellbus wäre attraktives Angebot, das auch Stadt entlasten und Pendlern den Umstieg erleichtern würde.

Beschreibung:

Aktuell benötigen Pendler mit den ÖV bis zu 60 Minuten für Strecken, die mit dem Auto in 20 Minuten zurückgelegt werden – etwa von Wals-Siezenheim nach Grödig. Bei einer Ersparnis von fast **eineinhalb Stunden Wegzeit pro Tag ist klar, dass** viele das Auto bevorzugen. Ein direkter Schnellbus (z.B. vom Salzburger Hauptbahnhof nach Hallein oder Grödig) würde die Fahrzeit deutlich verkürzen und damit die Entscheidung für den Umstieg auf ÖV erleichtern. Die flache Topografie erleichtert Fußgehen und Radfahren für die letzte Meile. Die Umlandgemeinden haben Mikro ÖV Angebote und tlw. Bikesharing. Aktuell wird die Takterhöhung vom Regionalbus 840 (Salzburg-Berchtesgaden) diskutiert. Durch die Streckenverlegung über die Autobahn wäre der Bus über die Sommermonate hinaus für Touristen und Pendler attraktiv und würde die Auslastung steigern. Die Stadt profitiert von dieser Variante, weil bei Unfällen oder Staus der Ausweichverkehr durch Pendler geringer wäre.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Elisabeth Vorstadt, Lehen, Liefering, Taxham, Maxglan

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt, Land, Bergheim, Wals-Siezenheim, Grödig, Berchtesgaden, SVV

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Es braucht Initiator, Koordination der Akteure und Aufteilung der Kosten

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Salzburg: Linie 140/141/142 (MEX); Großraum Wien Korridor A2 (Südautobahn), Korridor A4 (Ostautobahn), Regionalbusse (VOR)

Steiermark: Direktbusse Graz-Umland, Pilotprojekt Gleisdorf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Reduktion des MIV und vom Ausweichverkehr bei Stau und Unfällen auf der Autobahn. Attraktives Angebot für Pendler und Touristen,

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Schnellere Öffis durch intelligente Ampelschaltung

Themenfeld: Bessere Öffis

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/2d1d5104-b9c7-48d3-a2d4-057ec6dd33b1/challenge>

Kurzbeschreibung:

Intelligente Ampelschaltungen und durchgängige Busspuren können den öffentlichen Verkehr in Salzburg deutlich beschleunigen. Weniger Wartezeiten an Kreuzungen erhöhen Komfort, Zuverlässigkeit und Effizienz – bei gleichzeitig geringen Auswirkungen auf den Autoverkehr.

Beschreibung:

Ausgangssituation

In Salzburg verfügen viele Ampeln über eine Anmeldefunktion („A“) für den öffentlichen Verkehr. In der Praxis erfolgt die Bevorzugung jedoch oft mit spürbarer Verzögerung, wodurch Busse und Obusse unnötig Zeit verlieren.

Ein positives Beispiel: Oberleitungssteuerung bei der Ausfahrt von Salzburg Süd.



Blick nach Zürich

Ein Vergleich mit Zürich zeigt, wie es effizienter funktionieren kann:

Dort schalten Ampeln nahezu sofort auf Grün, sobald sich eine Straßenbahn oder ein Bus nähert. Fahrzeuge können Kreuzungen meist innerhalb von 2–3 Sekunden passieren – ohne anzuhalten.

Probleme im Alltag

Müssen Busse und Obusse vor jeder Kreuzung stoppen, ist das für Fahrgäste unangenehm und frustrierend. Besonders kritisch wird es bei komplexen Kreuzungen mit mehreren Linien, auch wenn solche Situationen technisch lösbar sind.

Nutzen der Maßnahme

- Spürbare Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs
- Höherer Fahrgastkomfort
- Weniger Frust durch unnötige Stopps
- Effizienterer Fahrzeugeinsatz durch kürzere Fahrzeiten
- Geringe Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr

Ergänzung: Busspuren

Busspuren sollen den Verkehr zusätzlich beschleunigen, sind jedoch oft nicht durchgängig nutzbar.

Beispiel:

Auf der Strecke der Linien Obus 5 und Bus 25 (Hofhaymer Allee bis Äußerer Stein) wird ein Abschnitt der Busspur gemeinsam mit Autos genutzt.

Konkretes-Problem

Zwischen Schauspielhaus und Erhard-Apotheke teilen sich Busse und Autos die Fahrbahn. Besonders in Stoßzeiten führt das zu Staus, Verspätungen und einem Verlust des eigentlichen Vorteils der Busspur.

Resümee

Eine konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Ampeln sowie durchgängige Busspuren bieten großes Potenzial für eine spürbare Verbesserung in Salzburg. Bereits einfache Maßnahmen können Reisezeiten verkürzen, die Zuverlässigkeit erhöhen und die Attraktivität der Öffis nachhaltig steigern – ohne den Autoverkehr wesentlich zu beeinträchtigen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Stadt Salzburg, alle Linien die der Ampelschaltung unterliegen

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Gesamte Stadt Salzburg

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg Magistrat, Salzburg Verkehr Salzburg AG

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Bei Kreuzungen bei denen in der Querrichtung eine oder mehrere Linien fahren, könnte z. B. eine verspätete Linie den Vorzug erhalten. Im digitalen Zeitalter sollte das möglich sein

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Das gibt es u. a. in der Schweiz (Zürich), aber auch in anderen Städten

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bringt mehrere Vorteile: 1) Zeitvorteil 2) Fahrt im Obus/Bus wird angenehmer, weil nicht bei jeder Ampel gehalten werden muss, 3) Einsparung von Fahrzeugen, weil eventuell weniger im Umlauf sein müssen

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)

Themenfeld

Motorisiert unterwegs





Autoreduziertes Wohnen für mehr Platz für Menschen

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/ce7cae98-4309-424a-92ea-222e6186e579/challenge>

Kurzbeschreibung:

Autoreduziertes Wohnen schafft mehr Platz für Menschen. Werden Parkplätze zentral organisiert, entstehen im Wohnumfeld Grünflächen, Spielräume und sichere Straßen. Gleichzeitig sinken die Wohnkosten und mehr Wege werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Öffis zurückgelegt.

Beschreibung:

Beim autoreduzierten Wohnen werden Parkplätze nicht direkt bei jeder Wohnung errichtet, sondern in Sammelgaragen oder zentralen Parkplätzen organisiert, die sich in kurzer Gehentfernung – etwa 200 bis 300 Meter – vom Wohnort befinden. Dadurch bleibt die Nutzung eines Autos weiterhin möglich, ohne dass das unmittelbare Wohnumfeld vom ruhenden (parkenden) Verkehr dominiert wird.

Im direkten Wohnumfeld entsteht dadurch wertvoller Raum für Menschen. Flächen, die sonst für Parkplätze oder Zufahrten benötigt würden, können für Grünräume, Spielbereiche, Fahrradabstellplätze, Aufenthaltsflächen oder Gemeinschaftseinrichtungen genutzt werden. Straßen und Plätze werden ruhiger und sicherer, insbesondere für Kinder und ältere Menschen. Gleichzeitig verbessert sich die Umweltqualität durch weniger Lärm und bessere Luft.

Ein weiterer Vorteil liegt in den Wohnkosten. Tiefgaragen sind teuer und treiben die Baukosten von Wohnungen deutlich in die Höhe – auch für Menschen, die gar kein Auto besitzen. Werden Parkplätze zentral organisiert oder reduziert, können Baukosten gesenkt und Wohnraum effizienter

genutzt werden. Dadurch wird Wohnen leistbarer und die Flächen können sinnvoller verwendet werden.

Autoreduzierte Wohnquartiere beeinflussen zudem das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner. Wenn das Auto nicht mehr direkt vor der Haustür steht, werden viele Alltagswege häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Ergänzende Angebote wie Car-Sharing, gute Fahrradabstellanlagen und eine hochwertige Anbindung an den öffentlichen Verkehr unterstützen diese Entwicklung.

Internationale Beispiele zeigen, dass solche Quartiere nicht nur weniger Verkehr erzeugen, sondern auch lebendige Nachbarschaften und attraktive öffentliche Räume fördern.

Autoreduziertes Wohnen kann daher ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Salzburg sein und gleichzeitig mehr Lebensqualität, leistbares Wohnen und klimafreundliche Mobilität miteinander verbinden.

Stellplatzfreies oder autoreduziertes Wohnen lässt sich besonders gut in größeren Neubauquartieren umsetzen, da dort Parken, Mobilitätsangebote und Freiräume von Beginn an effizient gemeinsam geplant werden können. Dennoch sollte das Prinzip grundsätzlich bei allen Neubauten in der Stadt berücksichtigt werden.

In der Stadt Salzburg gibt es rund 90.000 Wohnungen, von denen viele mit sehr komfortablen Autoabstellanlagen ausgestattet sind, während qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze oft fehlen. In Zukunft sollte sich dieses Verhältnis schrittweise umkehren. Wer weiterhin viele Autoabstellplätze benötigt, findet diese bereits in großer Zahl im bestehenden Wohnungsbestand. Neue Wohnprojekte können dagegen gezielt für Menschen entwickelt werden, die kein eigenes Auto besitzen oder bewusst ein autoreduziertes Leben führen möchten. Sie brauchen keinen teuren Tiefgaragenplatz, sondern nutzen Carsharing, den öffentlichen Verkehr sowie vor allem aktive Mobilität wie Radfahren und Zufußgehen.

Damit kann sich die Stadtentwicklung an den internationalen Trend zu sinkendem Autobesitz und nachhaltiger Mobilität anpassen und gleichzeitig Wohnraum schaffen, der besser zu den zukünftigen Lebens- und Mobilitätsformen der Stadtbevölkerung passt.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Mit der Entscheidungsträger:innen

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Stellplatzfreies Wohnen im Stadtteil Vauban in Freiburg

**Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen,
geschätzte Reichweite, etc.)**

Aus meiner Sicht werden solche Wohnbereiche eine hohe Nachfrage erfahren, weil immer mehr junge Menschen/Familien ohne Auto leben wollen und die Vorteile (den Gewinn) einer anderen Autosituierung schätzen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Mehr Carsharing statt privater Autos

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/70fc3fa2-a9b0-46fe-97e1-5980726a3c7e/challenge>

Kurzbeschreibung:

Mehr Carsharing-Angebote zur Reduzierung von Privatautos

Beschreibung:

Es gibt genügend Personen, die ab und an ein Auto benötigen. Wenn es ein dezentrales einheitliches Car-Sharing-System gäbe, würden vermutlich mehr Leute auf ein eigenes Auto verzichten. Es gibt aktuell mehrere Angebote, die an verschiedenen Stellen. Diese haben teilweise hohe Hürden (z.B. 500€ um sich einzukaufen) und die Autos stehen an einer Stelle.

Es sollte an mehreren Standorten über Salzburg (und ganz Österreich) Carsharingangebote geben, an denen verschiedene Autoarten zu mieten sind. Idealerweise sollte die Einstiegshürde sehr gering sein, dieses Angebot anzunehmen und die Kosten pro Miete sollten überschaubar sein.

Vielleicht lässt sich eine Plattform realisieren, auf der sich man einmal registriert und seine Bezahltdaten hinterlegt, und man dann alle Angebote, auch von anderen Anbietern, nutzen kann. Dadurch muss man nicht für jede Stadt, Region oder Anbieter einen Account erstellen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt (Österreichweit)

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt, Land, Firma, Verein

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Finanziell ist es eine Herausforderung, die notwendige Grundflotte aufzubauen.

Technisch ist es eine Herausforderung eine Plattform für alle Carsharing-Angebote aufzubauen

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

DB Carsharing

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Autos in den Städten und vorraussichtlich weniger Fahrten

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/229389e8-e05a-40af-a2cc-5eb9b00f544e/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die Parkraumbewirtschaftung soll auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden

Beschreibung:

Speziell in den Stadtteilen Parsch und Gnigl parken viele Autos von Privathäusern auf den Straßen. Die Garagen dieser Häuser werden oftmals anderwärtig genutzt. Menschen, die ein Privathaus mit einem Grundstück besitzen, sollen ihre Fahrzeuge auf ihrem Grundstück abstellen. Dadurch entsteht auf den oft schmalen Straßen mehr Platz für Gehwege oder Fahrradwege.

Weniger parkende private Fahrzeuge im öffentlichem Raum - mehr Platz für alle!

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die rechtliche Möglichkeit, Grundstückseigentümer dazu zu verpflichten, ihre Fahrzeuge auf ihrem Grundstück zu parken.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Mehr Platz für alle!

Mehr Platz für Gehwege.

Mehr Platz für Kinder in den Nebenstraßen =>Wohnstraßen

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Sharing Hubs – als Treiber geteilter (E-) Mobilität

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/5abef32f-efcf-4ecd-bc19-cec13f8e48da/challenge>

Kurzbeschreibung:

Durch die Entwicklung von Betreiber- und Finanzierungsmodellen für das Teilen von Stellplätzen in Quartieren als Ergänzung zu klassischen "Sharing-Angeboten" soll die Flächeneffizienz erhöht werden. Anhand vier Pilot-Quartieren (darunter Basteigasse, SBG) werden Modelle erprobt.

Beschreibung:

Kern der Forschungsaufgabe ist die Entwicklung von Finanzierungs- und Betreibermodellen für multimodale Mobilitätsknoten in Quartieren, also in Wohn- und Betriebsgebieten abseits klassischer ÖV-Knoten. Im Zentrum steht dabei das Konzept des zentralisierten Parkens, das insbesondere auf das Teilen von oft wenig ausgelasteten Parkplatzflächen abzielt. Diese werden in quartiersbezogenen „Sharing-Hubs“ gebündelt und effizienter genutzt. Die praktische Erprobung erfolgt in vier Pilotquartieren mit verschiedenen thematischen Schwerpunkten, für die konkrete Modelle entwickelt werden. Eine davon ist die Basteigasse in Salzburg, die sich vor allem durch hohen Parkdruck und unterschiedliche Nutzungsgruppen (Anwohner*innen, Gäst*innen, Handwerker*innen, Soziale Dienste, Tagespendler*innen, etc.) hervorhebt.

Das Verständnis von „Sharing“ geht im Projekt über das reine Teilen von Fahrzeugen hinaus: Neben Angeboten wie Carsharing oder Lastenrädern werden auch Flächen – insbesondere Parkplätze – sowie Ressourcen wie Strom gemeinschaftlich genutzt. Durch diese Kombination von Fahrzeug-, Flächen- und Ressourcenteilung sollen neue, integrierte Mobilitätslösungen entstehen. Für das Pilot-Quartier Basteigasse in Salzburg bräut es eine gute rechtliche und technische Lösung, um die begrenzt vorhandenen Parkflächen optimal im 24-Verlauf nutzen zu können. Besonders relevant ist hier die Schaffung von Zeit/Platz-Kontingenten für gewisse Nutzungsgruppen.

Ziel des Projekts ist es, mit diesem Sharing-Hub einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Schaffung lebenswerter Quartiere zu leisten. Dazu werden wirtschaftlich tragfähige Betreibermodelle entwickelt und praxisnahe Werkzeuge wie Checklisten erarbeitet, um Gemeinden und Betreiber*innen eine einfache Umsetzung zu ermöglichen. Ergänzend wird das gewonnene Wissen über Publikationen, Fachtagungen und Webinare verbreitet.

Langfristig soll das Projekt dazu beitragen, den hohen Flächenverbrauch durch Verkehr – insbesondere durch ruhenden Verkehr – zu reduzieren, Mobilitätsangebote zu optimieren und Quartiere klimafit sowie gesund zu gestalten. Gleichzeitig wird die Lebensqualität erhöht, da freiwerdende Flächen anderweitig genutzt werden können, und es werden positive Effekte für Umwelt- und Klimaschutz sowie die Mobilitätswende erzielt.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Pilotquartier Basteigasse, Umsetzbarkeit für Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, ggf. mit Partnern (Sharing Anbieter, Garagen/Parkplatz-Betreiber, etc.) Private betroffene Personen, etc.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die Komplexität der Umsetzung und der Wille aller Mit-Eigentümer / Akteure ist ausschlaggebend. Außerdem muss das System für die Anwender*innen praktikabel sein: eine technische Lösung ist zwingend erforderlich.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

M-Preis Parkplätze werden mancherorts bereits geteilt.

"Feierabend-Parken" zB in Düsseldorf

Wirtschaftsparkplätze in Bonn und Köln (Pilot)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Großes Potential, vor allem in Gebieten mit hohem Parkdruck! Die Ergebnisse aus dem Projekt, bzw. der pilothaften Untersuchung anhand vier verschiedener Fälle ermöglicht eine Umsetzung solche Sharing-Hubs in vielen unterschiedlichen Konstellationen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Superblock Lehen – Mehr Platz für Menschen statt Autos

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/ec33b3ac-12f8-418a-b66e-6902b5910f65/challenge>

Kurzbeschreibung:

Ein Pilot-Superblock im Stadtteil Lehen reduziert Durchgangsverkehr und schafft sichere, grüne Straßen für Fußgänger, Kinder und Radfahrer. Autos bleiben für Anwohner erlaubt, aber der Raum wird neu verteilt – mehr Bäume, Plätze und Lebensqualität.

Beschreibung:

Der Stadtteil Lehen eignet sich ideal für ein Pilotprojekt eines sogenannten „Superblocks“. Dabei wird der Durchgangsverkehr für Autos reduziert, während Anwohner weiterhin Zufahrt zu ihren Häusern haben. Straßen innerhalb des Superblocks werden verkehrsberuhigt und hauptsächlich für Fußgänger, Radfahrer und Kinder gestaltet.

Der frei werdende Straßenraum kann für Bäume, Sitzplätze, kleine Grünflächen und sichere Radwege genutzt werden. Dadurch entsteht mehr Lebensqualität für Bewohner und gleichzeitig weniger Lärm und Luftverschmutzung.

Superblocks funktionieren bereits erfolgreich in Städten wie Barcelona. Ein Pilotprojekt in Lehen könnte zeigen, wie Salzburg Schritt für Schritt mehr Platz für Menschen statt für Autos schaffen kann.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Lehen

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Lehen – z.B. Bereich zwischen Ignaz-Harrer-Straße, Gaswerk-gasse und Schumacherstraße.

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg (Verkehrsplanung), in Zusammenarbeit mit Bewohnern, lokalen Geschäften und Verkehrsorganisationen.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Anfangs könnten Anwohner wegen Verkehrsänderungen skeptisch sein. Außerdem braucht es Anpassungen der Straßenführung und klare Kommunikation.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Barcelona (Superblocks), Freiburg Vauban, Utrecht Verkehrsberuhigung.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Autoverkehr, bessere Luft und mehr Sicherheit für Kinder und Fußgänger. Öffentlicher Raum wird grüner und attraktiver für Bewohner.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Superblocks für Salzburg: Das „Superilla“-Modell aus Barcelona nutzen

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/b65fae0a-c531-4f31-b566-e2091293994a/challenge>

Kurzbeschreibung:

Durch Bündelung des Durchgangsverkehrs auf Hauptstraßen gewinnen wir das Quartiersinnere für Bürger zurück. Mehr Platz für Grün, Mikroökonomie; Lebensqualität durch strategische Verkehrsberuhigung. Umsetzung Möglichkeit: Lehen, Itzling, Maxglan.

Beschreibung:

Der Grundgedanke ist, den Autoverkehr zu reduzieren oder ganz zu eliminieren, indem das Durchfahren eines Viertels über **Abkürzungen (Shortcuts)** unmöglich gemacht wird. Autos, die in einen Superblock einfahren, werden stattdessen zurück auf die Hauptverkehrsstraße geleitet (bei Tempolimits von **10 km/h**). Auf diese Weise wird Parkraum frei und es entsteht mehr Platz für die Bewohner des Viertels.

Barcelona Leitbild:

Dies ist eine Gebietseinheit, die kleiner als ein Stadtteil, aber größer als ein einzelner Häuserblock ist. Sie besteht aus verkehrsberuhigten Straßen, in denen Stadtplanung und Umweltaktivitäten stattfinden. Es handelt sich um kompakte, effiziente Bereiche, die sich positiv auf das Leben der Einwohner Barcelonas auswirken und zudem in Bezug auf den Energieverbrauch autark sind. Ziel ist es, die Lebensqualität und die Bedingungen für die Anwohner zu verbessern, indem natürliche

Ressourcen und der öffentliche Raum rational verwaltet werden – unter aktiver Beteiligung aller Beteiligten und durch die Bekämpfung von Ungleichheit und sozialer Ausgrenzung.

Was geschieht in diesen Superblocks?

- **Nachhaltigere Mobilität:** Durch die Integration des neuen orthogonalen Busnetzes und des Fahrradverleihsystems „Bicing“ gemäß dem Mobilitätsplan von Barcelona. Dabei wird das Zufußgehen und Radfahren gefördert und die Warenlogistik verbessert, um sowohl den Lärmpegel als auch die Emissionen zu senken.
- **Belebung des öffentlichen Raums:** Indem die Straßen beruhigt werden, die Anzahl der Erholungsflächen erhöht wird und neue Nutzungsmöglichkeiten für diese Orte gefördert werden.
- **Förderung der Artenvielfalt und der städtischen Vegetation:** Durch die Aufwertung des Baumbestands in den Straßen, die Schaffung von Mikrohabitaten für Vögel und die Erhöhung des Grünanteils durch neue Gemeinschaftsflächen.
- **Stärkung des sozialen Gefüges und des Zusammenhalts:** Durch die Gewährleistung angemessener lokaler Einrichtungen, die Förderung produktiver Aktivitäten zur Schaffung von Arbeitsplätzen und den Einsatz für soziale Inklusion.
- **Förderung der Ressourcenautarkie:** Durch die Senkung des Verbrauchs, die Erzeugung erneuerbarer Energien, die Verringerung des Trinkwasserbedarfs und die bessere Nutzung von Grau- und Flusswasser.
- **Integration von Governance-Prozessen:** Durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit bei der Definition von Projekten und der Entwicklung von Maßnahmen.

Quellen:

[Superblocks - Architecture Walks and Tours in Barcelona](#)

[SUPERBLOCK - energy-innovation-austria](#)

[Supergrätzl Favoriten - mehr Grün und Freiräume, weniger Verkehr - Stadt Wien](#)

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Elisabeth-Vorstadt, Itzling / Goethesiedlung, Ignaz-Harrer-Straße

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

aus Überzeugung sowie durch geeignete technische Maßnahmen, um dies zu signalisieren.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Barcelona, Supergrätzl Favoriten Wien

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Lärm, Weniger Autos, mehr Platz für die Bewohner, weniger CO2 Ausstoff

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Zufahrt Ja, Durchfahrt Nein

Themenfeld: Motorisiert unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/ee7ab8d2-08fa-49b3-8c8d-972fe1feb935/challenge>

Kurzbeschreibung:

Autos können weiterhin alle Stadtteile erreichen – allerdings nicht immer auf dem direktesten Weg. Durchfahrten durch die Stadt und durch Wohngebiete werden unattraktiver. So verschwindet Durchgangsverkehr, während Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr attraktiver werden.

Beschreibung:

Das Konzept orientiert sich am sogenannten Circulation Plan der belgischen Stadt Gent. Dort wurde die Innenstadt in mehrere Verkehrsbereiche gegliedert. Autos können weiterhin in jeden Bereich zufahren, jedoch nicht mehr direkt von einem Bereich zum anderen durchfahren. Dafür müssen übergeordnete Straßenzüge genutzt werden. Dadurch verschwand ein großer Teil des Durchgangsverkehrs aus Wohnstraßen und aus der Innenstadt. Die Ergebnisse in Gent sind bemerkenswert: Der Radverkehrsanteil stieg zwischen 2012 und 2018 von rund 22 % auf etwa 35 %. Im Vergleich dazu, Salzburg hat jetzt ca. 23% Radfahranteil. Damit wurde das ursprünglich für deutlich später geplante Ziel bereits viele Jahre früher erreicht. Gleichzeitig ging der Autoverkehr im Stadtzentrum deutlich zurück.

Ein ähnlicher Ansatz könnte auch in Salzburg angewendet werden. Alle Stadtteile bleiben mit dem Auto erreichbar, jedoch nicht mehr auf jedem direkten Weg. Ziel dieses Prinzips ist es, Durchgangsverkehr durch Wohngebiete und durch die Innenstadt zu reduzieren, ohne die Erreichbarkeit für Anwohner:innen, Lieferverkehr oder Besucher:innen einzuschränken.

Durch geänderte Verkehrsführung könnten Wohnstraßen und das Stadt Zentrum vor Durchfahrtsverkehr geschützt werden indem Abkürzungen u.a. durch Wohngebiete unattraktiv werden. Für die Bewohner:innen bleibt die Zufahrt selbstverständlich möglich, viele kurze Autofahrten werden unattraktiv bleiben aber möglich.

Das Ergebnis sind ruhigere, sicherere und lebenswertere Straßenräume. Weniger Durchgangsverkehr bedeutet mehr Platz und Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrende, weniger Lärm sowie weniger Gefahr und bessere Aufenthaltsqualität ins besondere für Kinder. Gleichzeitig verbessert sich auch die Erreichbarkeit für jene, die weiterhin mit dem Auto unterwegs sind, da weniger Verkehr auf den Straßen unterwegs ist und Staus abnehmen.

Das Prinzip „Zufahrt ja – Durchfahrt nein“ ist eine einfach umsetzbare und kostengünstige Maßnahme, die vor allem durch eine kluge Verkehrsorganisation funktioniert. Es hilft, Wohnstraßen wieder stärker als Lebensraum zu gestalten und unterstützt gleichzeitig die Mobilitätsziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Beispiele für mögliche Anwendungen in Salzburg:

- Ausweichverkehr bei der Aignerstraße / Volksgarten reduzieren, indem Durchfahrten etwa über Rennbahnstraße–Prälat-Winkler-Straße, Nesselthalgasse und Ignaz-Rieder-Kai unterbrochen werden.
- Wohngebiet Josefiaw aufwerten, indem Durchfahrten in Fischbachstraße, Pezoltgasse, Rottmayrgasse und Naumanngasse (alles Parallelstraßen zur Alpenstraße) unterbunden werden.
- Verkehr rund um den Ginzkeyplatz klarer strukturieren, indem durchfahren in Jako-Auer-Straße, Albert-Schweitzer-Straße und Franz-Wallack-Straße ausgeschlossen ist.
- Attraktivität für Fahrraderreichbarkeit im Süden steigern und die Durchfahrt der schmalen Querstraßen zwischen Morzg, Gneis, Moosstraße und Kendlersiedlung für den Autoverkehr unterbrechen. Keltenallee, Pflegerstraße, Sternhofweg, Schwarzgrabenweg, Dossenweg, ...

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Stadt Salzburg in Zusammenarbeit mit einer Mobilitätsagentur welche die öffentliche Kommunikation und Information übernimmt.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die Stadtpolitik braucht eine klare Vorstellung und einen starken Umsetzungswillen. Wenn man Anrainer:innen eingebunden werden sollen entsteht ein hoher kommunikativer Aufwand.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Gent, wie beschrieben. Barcelona mit den Superblocks. Wien mit Stadtquartieren.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

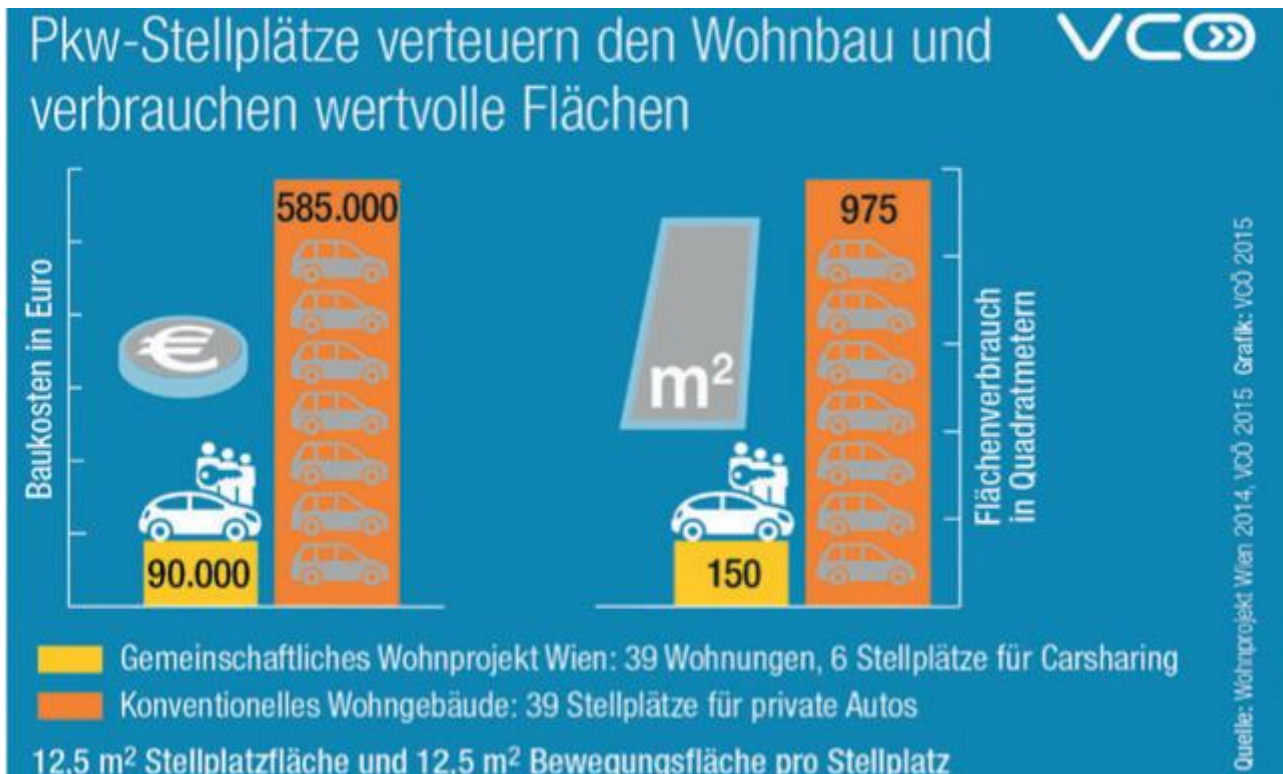
Ich erwarte eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung, da vor allem die Anrainer:innen direkt profitieren. Wenn sie gut funktionieren, stärken sie das Vertrauen der Stadtbevölkerung in die Politik und in weitere Mobilitätsmaßnahmen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Themenfeld Mitmachen & Bewusstsein schaffen





Änderung Bautechnik Gesetz (Land Salzburg) zum Stellplatzschlüssel

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/41481f60-3f7f-4c35-a4c1-910d14a1950c/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die verpflichtende Anzahl an Kfz-Stellplätzen im Bautechnikgesetz auf maximal Plätze je Wohnung begrenzt und mindest Radabstellplätze vorgesehen werden. Das erleichtert nachhaltige Mobilität und unterstützt die Mobilitätsziele der Stadt.

Beschreibung:

Stellplatzschlüssel reformieren – nachhaltige Mobilität fördern

Die verpflichtende Mindestanzahl an Kfz-Stellplätzen im Salzburger Bautechnikgesetz prägt maßgeblich, wie Mobilität im Alltag organisiert wird. Sie legt fest, wie viel Platz und Geld in Wohnbauprojekten für Autos vorgesehen werden muss – unabhängig davon, ob dieser Bedarf tatsächlich besteht. Dadurch werden häufig mehr Stellplätze errichtet als notwendig, während gleichzeitig Raum für alternative Mobilitätsangebote fehlt.

Städte und Gemeinden stehen vor vielfältigen Herausforderungen: steigender Flächenverbrauch, leistbares Wohnen, hohe Baukosten und der Wunsch nach klimafreundlicher Mobilität. Trotzdem

schreibt das Gesetz weiterhin eine Mindestanzahl von Pkw-Stellplätzen vor und verhindert damit vielfach innovative oder autoreduzierte Wohnprojekte.

Dabei beginnt ein Großteil der Alltagswege direkt vor der eigenen Wohnung. Die Lage und Verfügbarkeit von Parkplätzen beeinflusst daher maßgeblich, welches Verkehrsmittel Menschen im Alltag wählen. Ein Auto direkt vor der Haustür macht Menschen eher zu Autofahrer:innen, während ein gut erreichbarer Fahrradabstellplatz zur regelmäßigen Nutzung des Fahrrads einlädt. Die Gestaltung des ruhenden Verkehrs ist daher ein entscheidender Hebel für nachhaltige Mobilität. Die derzeitige Stellplatzpflicht führt zudem häufig zum Bau teurer Tiefgaragen, besonders in dicht bebauten Stadtgebieten. Diese Kosten werden auf alle Bewohner:innen umgelegt – auch auf jene, die kein Auto besitzen oder bewusst auf nachhaltige Verkehrsmittel setzen. Gleichzeitig beanspruchen Stellplätze wertvolle Flächen, die für Grünräume, Aufenthaltsbereiche oder Fahrradabstellplätze genutzt werden könnten.

Eine Reform des Stellplatzschlüssels im Salzburger Bautechnikgesetz wäre daher ein wichtiger Schritt. Ziel sollte sein, die verpflichtende Anzahl von Kfz-Stellplätzen auf maximal 1,2 pro Wohnung zu begrenzen und gleichzeitig mindestens zwei qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze pro Wohnung vorzusehen. Hochwertige Fahrradabstellplätze sollten überdacht, ebenerdig, diebstahlsicher und möglichst wohnungsnah sein.

Eine solche Anpassung würde mehrere positive Effekte bringen: Sie reduziert Baukosten, spart wertvollen Stadtraum und erleichtert den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel. Gleichzeitig stärkt sie regionale Wirtschaftskreisläufe, da Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad häufiger lokale Angebote nutzen.

Die Stadt Salzburg sollte sich daher auf Landesebene aktiv für eine entsprechende Änderung des Bautechnikgesetzes einsetzen. Eine Reform des Stellplatzsystems würde den Kommunen mehr Spielraum für zukunftsfähige Mobilitätslösungen geben und einen wichtigen Beitrag zu einer lebenswerten, platzsparenden und nachhaltigen Stadtentwicklung leisten

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt bzw. gesamtes Bundesland

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Landesregierung/Landespolitik

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die politischen Mehrheiten zu einer solchen Änderung dürften momentan auf Landesebenen nicht gegeben sein.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Mein Favorit ist die stellplatzfreie Siedlung in Freiburg Vauban

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Die Wirkungen sind vor allem langfristig und sehr weitreichend.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Gemeinsam zur Schule – Salzburg Mobility Pods

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/d0639c3c-ad88-4e28-903d-b1fb93db7c2f/challenge>

Kurzbeschreibung:

Weg vom Elterntaxi hin zur Gemeinschaft: Bike Bus, Gehgruppen und geteilte Lösungen in „Mobility Pods“. Sie reduzieren Verkehr, erhöhen die Sicherheit und fördern nachhaltige Gewohnheiten.

Beschreibung:

Kernidee

Die Zukunft der Mobilität liegt nicht nur in neuer Infrastruktur, sondern in neuen Gewohnheiten – und in der Stärke von Gemeinschaften.

Viele Kinder in Salzburg wohnen in Fahrrad- oder Gehentfernung zur Schule – dennoch werden sie häufig mit dem Auto gebracht. Besonders morgens führt das zu Staus, unsicheren Situationen und erhöhter Belastung für Umwelt und Anwohner.

Diese Idee schlägt die Einführung von „Neighborhood Mobility Pods“ vor: kleine, selbstorganisierte Nachbarschaftsgruppen, die individuelle Autofahrten durch gemeinschaftliche Mobilität ersetzen.

Ein Mobility Pod besteht aus:

Bike Bus: Kinder fahren gemeinsam mit dem Fahrrad zur Schule, begleitet von 2–3 Erwachsenen
Walking Bus: organisierte Gehgruppen mit festen Routen und Zeiten
Geteilte Lastenräder für jüngere Kinder

Das System funktioniert flexibel:

nicht zwingend jeden Tag
anpassbar an Wetterbedingungen
leicht skalierbar von einzelnen Vierteln auf die gesamte Stadt

Anreiz- und Belohnungssystem

Das Konzept motiviert auf drei Ebenen:

1. Individuell

Sichtbare CO₂-Einsparung
„grüne Tage“ und Teilnahme-Feedback

2. Lokal

Kooperationen mit lokalen Geschäften
kleine Vorteile und Rabatte

3. Gemeinschaftlich (zentraler Baustein)

Schulen erhalten Vorteile (z. B. Fahrradabstellplätze, Schulhofgestaltung)
Nachbarschaften profitieren von gemeinschaftlichen Belohnungen

Zusätzlich: „Rain Bonus“ – zusätzliche Anreize an schwierigen Tagen

Ziel und Wirkung

Reduktion des Verkehrs rund um Schulen
Mehr Sicherheit für Kinder
Weniger CO₂-Emissionen
Förderung gesunder Gewohnheiten
Stärkung lokaler Gemeinschaften

Bereits eine Teilnahme an 2–3 Tagen pro Woche kann eine spürbare Wirkung erzielen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt (Pilot in ausgewählten Wohnvierteln, z. B. Aigen)

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Rund um ausgewählte Schulen in Wohngebieten (z. B. verkehrsberuhigte Straßen im Umkreis von 300–500 m der Schule). Pilotprojekte könnten in geeigneten Stadtteilen getestet werden.
(Volkschule Aigen)

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg in Kooperation mit Schulen, Elterninitiativen und lokalen Organisationen. Die Stadt koordiniert Pilotprojekte, während die Umsetzung durch engagierte Nachbarschaften getragen wird.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die größte Herausforderung ist die langfristige Beteiligung und Koordination der Eltern. Sicherheits- und Haftungsfragen müssen klar geregelt werden. Zudem kann Wetterabhängigkeit die Nutzung beeinflussen, weshalb flexible Lösungen entscheidend sind.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Bike Bus Projekte (z. B. Barcelona, Portland), Walking Bus Initiativen sowie „School Streets“-Programme in Städten wie London und Wien (z. B. <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/> und <https://www.radlobby.at/wien/bicibus-wien>)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Deutliche Reduktion des Autoverkehrs rund um Schulen, mehr Sicherheit für Kinder und weniger CO₂-Emissionen. Profitierende Zielgruppen sind Kinder, Eltern, Anwohner und Schulen. Bereits bei Teilnahme von 10–20 Kindern pro Nachbarschaft lassen sich täglich

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)

Gemeinsame Verkehrsfläche heißt gemeinsame gleichberechtigte Teilhabe

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/38d9fea3-9fe1-47cd-9483-d6fe7bd70dee/challenge>

Kurzbeschreibung:

Dem motorisierten Verkehrsteilnehmern sollte im gesamten Stadtbereich weniger Fläche zugeteilt werden. D.h. bei allen neuen baulichen Maßnahmen soll der Aufteilungsschlüssel der Straßenbenützung umgesetzt werden. Wegenetz soll einheitlich durch die ganze Stadt geführt werden.

Beschreibung:

Salzburg Stadt besteht aus einem Fleckerlteppich des Wegenetzes. Der Straßenanteil für den motorisierten Verkehr ist immer noch prägend in einer Stadt mit teilweise sehr engen Verkehrswegen.

Alle Bewohner und Besucher der Stadt sind gezwungen den Anteil an der öffentlichen Verkehrsfläche sinnvoll und vor allem nachhaltig zu nutzen. Dazu braucht es ein klares Bekenntnis für die Ausrichtung der Planung.

Das Auto als Individualverkehrsmittel wird in der Zukunft immer weniger Bedeutung haben, daher ist es naheliegend, dass die Verkehrsfläche, die bis jetzt dafür verwendet wurde, sinnvoll für alternative Fortbewegungsmittel genutzt werden kann.

Unsere Bevölkerung wird immer älter und damit erhöht sich die Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmittel/Transporte.

Aber auch die junge Bevölkerung (Schüler, Studenten) bewegt sich immer mehr mit Öffis, zu Fuß oder mit dem Rad und weniger mit motorisierten KFZ.

Besucher/Touristen bewegen sich in der Stadt zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad (Leihgeschäft/Sharing) um die kurzen Wege zu erledigen.

Der Versorgungsverkehr/ Logistik an sich ist überschaubar.

D.H. die allgemeine Verkehrsfläche wird in der Zukunft eine andere Bedeutung erhalten, es wird ein entschleunigter Lebensraum für alle, der durch verschieden entwickelte Gestaltungsformen (Plätze zum Treffen, Abkühlen, Verweilen, Kreativ sein, Vernetzen, Einkaufen, Versorgen, Informieren, Unterhalten,...)

Umsetzung:

1. Politische Entscheidung eines Aufteilungsschlüssels der öffentlichen städtischen Straßen
2. Zusammenarbeit der städtischen Abteilungen, die beim jeweiligen Abschnitt ihre Expertise zusammen mit der Bevölkerung bündeln, um die Gestaltungsformen der Abschnitte erstellen.
3. Best Practise anderer Städte als Grundlage der Entscheidungsfindung
4. Einschließen der Wirtschaft als Partner und Sponsor
5. Einschließen der Stakeholders der Wohngegend

6. Einhaltung zeitlicher Richtlinien
7. Budgeterstellung und Einhaltung verpflichtend (Finanzierungsschlüssel)
8. Nachhaltigkeit der Maßnahmen müssen überprüfbar sein (ökonomisch, ökologisch, sozial) und auch von unabhängig anerkannten Gremien evaluiert und ergänzt werden, wenn Änderung notwendig wird.
9. Zuständigkeit muss parteiunpolitisch festgelegt werden.

Herausforderungen:

rechtlich:

Eigentumsverhältnisse, Wegrechte, Dienstbarkeiten, persönliche Belange, Erhaltung, Haftung,...

technisch:

1. Sehe ich weniger, da sich baulich fast alles umsetzen lässt.
2. Bedenken (unterschiedlicher Natur) einzelner Bauausführender.
3. Gute Vernetzung der Versorgerabt. des Magistrat.

finanziell:

1. Muss budgetär schon im Vorfeld abgeklärt sein, mit klarer Definition wieviel pro Abschnitt möglich ist.
2. Temporäre Maßnahmen müssen anders bewertet werden wie Langfristige.
3. Das Zugeständnis der finanziellen Notwendigkeit für die Durchführung (durch Neid, allgemeiner Widerstand, Partei politisch,...)

Konzepte:

Konzepte wie Superblocks in Barcelona, Berlin, Wien, Hannover, Kopenhagen,... zeichnen sich aus, dass Verkehrsberuhigung beschlossen wurde, um gesundheitsgefährdete Schadstoff- und Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig neuen Grünraum zu schaffen. Dafür wurden "Quartiere" oder Flächen von ca. 0,5km x 0,5km ausgewählt. Dem KFZ-Verkehr ist es nicht gestattet das Quartier zu durchfahren. Parkplätze werden ausgegliedert und die Hauptverkehrswege werden vor allem von Öffis genützt. Lebens und Wohnqualität steigt.

Wirkung:

1. Entschleunigung
2. Verminderung der Schadstoffe in der Luft
3. Kühlung durch Bäume und Brunnen,
4. Mehr Kontakt und Vernetzung der Bewohner
5. Bedürfnisorientierte Gestaltung der Wohngegend
6. Durchmischung der Bevölkerung in den Stadtteilen
7. Mobilität Verbesserung durch Sharing Angebote
8. Soziale Zugehörigkeit
9. Altersgemischte Angebote

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Jeder Stadtteil hat einen Bezirk, der für ein Quartier in Frage kommt mit dem Ziel der Zusammenführung

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Allgemein Stadt PolitikerInnen, Magistratsabteilungen, Stadtteile mit ihren Bürgerservice, Interessensvertreter (Rad, Öffis, Senioren, Jugend, Gewerkschaft, Gesundheit, Soziales, Wohnbau, Wirtschaft, Kammern,...) betroffenen Bürger, Wirtschaftstreibende

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Erst muss die politische Entscheidung einen Aufteilungsschlüssels der öffentlichen städtischen Straßen erfolgen, dann die Expertise der Mag. Abteilungen mit den Bürgern/Anrainern bündeln, um die Gestaltungsformen der Abschnitte zu erstellen.

Detailliert, siehe oben.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Konzepte wie Superblocks in Barcelona, Berlin, Wien, Hannover, Kopenhagen zeichnen dadurch aus, dass Verkehrsberuhigung beschlossen wurde, um gesundheitsgefährdete Schadstoff- und Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig neuen

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Verminderung Schadstoffen-Lärmbelästigung, Kühlung durch Bäume und Brunnen, mehr Bewohner Kontakt untereinander, mehr bedürfnisorientierte Gestaltung der Wohngegend, bessere soziale Durchmischung der Bevölkerung, Mobilität Verbesserung durch Sharing Angebote

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Individuelle Mobilitätsberatung für Privatpersonen

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/f6bb3bd1-1e8a-4ed2-96c1-ffe6ae9ff248/challenge>

Kurzbeschreibung:

Der Umstieg vom Auto scheitert oft am mangelnden Wissen zu Alternativen. Bürger:innen brauchen eine Beratungsstelle zu allen Mobilitätsangeboten in Salzburg und wie sie bequem und effizient von A nach B kommen. Die Beratung ist persönlich, individuell, digital möglich.

Beschreibung:

Problematik:

Viele Salzburger:innen nutzen immer noch überwiegend das Auto, auch für kurze Strecken. Grund ist häufig die fehlende Information und mangelnde Routine, wie man auch ohne Auto schnell, sicher und noch dazu umwelt- und klimafreundlich von A nach B kommt. Öffi-Infrastruktur, Radwege oder Sharingangebote sind weitgehend vorhanden, sind aber vielen immer noch fremd und die Einstiegshürde zu hoch.

Lösung:

Die Stadt schafft eine niederschwellige Mobilitätsberatung für Privatpersonen. Die Nutzung des PKW in der Stadt wird künftig nicht mehr überall und so einfach möglich sein. Um betroffene Bürger:innen mitzunehmen richtet die Stadt eine individuelle Beratungs- und Auskunftsstelle ein. Bürger:innen sollen dort eine Analyse ihrer täglichen Wege durchführen können und anschließend

auf ihre Anforderungen abgestimmte praktische Empfehlungen für ihre Alltagsmobilität erhalten – vom Rad über den Bus bis zu Gehwegen, Bike- und Carsharing.

Ergänzt wird das Angebot durch Testmöglichkeiten, Apps zur Routenplanung und Tipps zur Sicherheit.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg bzw. eine noch zu schaffende Organisation, die mit dem nötigen Fachwissen ausgestattet ist.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Für so eine Anlaufstelle ist eigenes fachlich qualifiziertes Personal erforderlich.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Mobilitätsagentur Wien

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Bürger:innen wird dabei geholfen, neue Alltagsroutinen bei ihrer Mobilität zu entwickeln, die eine Reduktion von Auto-Fahrten begünstigt. Das bedeutet weniger Stau, weniger Emissionen, weniger Lärm, mehr Lebensqualität.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Mobilität im Dialog – Impulse für eine bewegte Stadt

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/30b003d7-821a-4fb8-be49-82bf24461a3c/challenge>

Kurzbeschreibung:

Neue Ideen brauchen den richtigen Raum. Mit regelmäßigen Fachveranstaltungen holen wir innovative Mobilitätslösungen nach Salzburg, bringen die richtigen Köpfe zusammen und setzen gemeinsam Impulse für die Mobilitätswende.

Beschreibung:

Die Mobilitätswende ist kein einmaliges Projekt, sondern ein kontinuierlicher Prozess. Neue Technologien, veränderte Rahmenbedingungen und Erfahrungen aus anderen Städten liefern laufend neue Ansätze und Impulse. Damit Salzburg davon profitieren kann, braucht es einen regelmäßigen Rahmen für fachlichen Austausch: eine Veranstaltungsreihe, die innovative Mobilitätslösungen nach Salzburg bringt, aktuelle Entwicklungen mit Fachleuten aus Verwaltung, Forschung, Politik und Praxis diskutiert und neue Ideen gemeinsam weiterdenkt.

Diese Idee wird von der Smart City Salzburg eingebracht. Als Innovationstreiberin und Thinktank möchte die Smart City Salzburg aktiv zur Mobilitätswende beitragen und dafür einen dauerhaften Raum für Austausch und neue Impulse schaffen. Dafür bietet sich der bestehende Smart City Round Table Brunch an, der seit 2016 als neutrales und fachorientiertes Forum zu aktuellen Stadtentwicklungsthemen stattfindet und Mobilität bereits als festen Schwerpunkt hat.

Veranstaltungen zu Mobilitätsthemen waren unter anderem:

- Urbane Mobilitätskonzepte: Strategien für eine stadtverträgliche Mobilität (2025)
- Radfahren neu denken (2024)
- Carsharing: Baustein der Mobilitätswende (2024)
- Mobilität der Zukunft (2022)
- Less parking, more city! (2020)
- Belastet Besitz? Möglichkeiten von Carsharing (2019)
- Mehr Mobilität im Wohnbau: Lernen von Wiener und Grazer Ansätzen (2019)
- Mobilität neu gedacht: Sharing-Konzepte und intermodale Umsteigeknoten (2018)
- Neue Verkehrslösungen durch Radverkehrsstrategie, S-Bike und UML (2017)

Das Format funktioniert, die Vernetzung ist da, die Bereitschaft zur Zusammenarbeit ebenfalls. Eine Kooperation mit dem Urbanen Mobilitätslabor zukunftswege.at und der künftigen Mobilitätsagentur würde dabei naheliegen und dem Format zusätzliche Strahlkraft verleihen. Jetzt ist der richtige Moment, gemeinsam mehr Momentum aufzubauen und den Mobilitätsdiskurs in Salzburg langfristig zu verankern. Nicht nur als Begleitung des SUMP, sondern als dauerhafter Impuls für eine Stadt, die Mobilität aktiv und gemeinsam gestaltet.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wechselnde Locations, idealerweise mit räumlichem Bezug zu aktuellen Mobilitätsthemen in der Stadt.

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Smart City Salzburg, gemeinsam mit dem Amt für Stadtplanung und Verkehr. Eine Einbindung des Urbanen Mobilitätslabors zukunftswege.at und der künftigen Mobilitätsagentur wäre eine naheliegende und wertvolle Ergänzung.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Das Format ist bereits etabliert und erprobt. Die eigentliche Herausforderung liegt darin, die Erkenntnisse aus den Veranstaltungen konsequent in konkrete Planungsprozesse einfließen zu lassen und alle relevanten Akteure dauerhaft einzubinden.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Vergleichbare Formate existieren in Wien mit den Stadtgesprächen und der Urban Innovation Vienna, die gezielt Wissenstransfer und Fachaustausch als Teil ihrer Innovationsstrategie einsetzen.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Salzburg bleibt dauerhaft über aktuelle Entwicklungen und internationale Best-Practice-Beispiele informiert. Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Praxis werden regelmäßig mit neuen Ideen konfrontiert und können diese direkt in ihre Arbeit einfl

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Mobilitätsagentur Salzburg

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/4dfb028e-6d22-43c0-945f-761a4de59b48/challenge>

Kurzbeschreibung:

Salzburg hat ambitionierte Ziele für die aktive Mobilität. Damit diese erreicht werden, braucht es neben Infrastruktur auch Bewusstseinsbildung. Eine Mobilitätsagentur könnte Projekte bündeln, eine positive Mobilitätskultur fördern und die Mobilitätswende erlebbar machen.

Beschreibung:

Warum Salzburg eine Mobilitätsagentur braucht

Die Salzburger Stadtregierung hat sich ambitionierte Ziele beim Ausbau des Radverkehrs und der aktiven Mobilität gesetzt. Damit diese Ziele tatsächlich erreicht werden, braucht es neben dem Ausbau der Infrastruktur auch Maßnahmen, die eine positive Rad- und zu Fußkultur in der Bevölkerung fördern. Internationale Erfahrungen zeigen, dass Infrastruktur allein nicht ausreicht – entscheidend sind auch Information, Bewusstseinsbildung und konkrete Angebote, die Menschen zum Umsteigen motivieren.

Eine Mobilitätsagentur Salzburg nach dem Vorbild der Mobilitätsagentur Wien könnte diese Aufgaben bündeln. Sie würde als zentrale Anlaufstelle für urbane Mobilität fungieren und Projekte rund um Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und nachhaltige Mobilitätsformen entwickeln und umsetzen. Gleichzeitig könnte sie als Vermittlerin zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik wirken und damit helfen, Maßnahmen besser zu kommunizieren und Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufzunehmen.

Die von der Stadtpolitik beschlossene Erhöhung des sogenannten Umweltverbunds (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr) bis 2040 auf 80 % erfordert tiefgreifende Veränderungen im Mobilitätssystem und entsprechend entschlossene Maßnahmen.

Damit solche Schritte politisch umsetzbar bleiben und breite Unterstützung in der Bevölkerung finden, braucht es eine Institution, die die Vorteile dieser Veränderungen sichtbar und erlebbar macht. Eine Mobilitätsagentur könnte hier eine wichtige Rolle spielen, indem sie eine breite Gewinndebatte anstößt und aufzeigt, welche Verbesserungen mehr aktive Mobilität für Lebensqualität, Gesundheit, öffentlichen Raum und Klima bringt.

Durch Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen, Mobilitätsberatung und innovative Pilotprojekte würde die Mobilitätswende für die Bevölkerung sichtbarer und erlebbarer – und politische Maßnahmen bekämen stärkeren Rückhalt. Eine Mobilitätsagentur Salzburg könnte damit ein wichtiger Motor für mehr aktive Mobilität, lebenswertere Straßenräume und eine erfolgreiche Umsetzung der städtischen Mobilitätsziele werden.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Ich könnte mir das für mich gut vorstellen. Mit einem engagierten Team und in Kooperation mit der Stadt Salzburg.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Wer die Träger einer Mobilitätsagentur sein sollen.

Ebenso braucht es den politischen Mut, die Agentur über mehrere Jahre mit ausreichenden finanziellen Mitteln auszustatten (mind. 500.000 € jährlich), damit sie wirksam arbeiten und im öffentlichen Raum sichtbar sein kann

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Mobilitätsagentur Wien

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Ich erwarte mir Lust und Freude auf die Mobilitätswende innerhalb der Bevölkerung. Mehr Rückendeckung der politischen Entscheider für die notwendigen Mobilitätsmaßnahmen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Mobilitätsmappen für alle – Nachhaltigkeit von Anfang an!

Themenfeld: Mitmachen & Bewusstsein schaffen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/d3d5b00a-bc1b-43da-82a5-7b608427263a/challenge>

Kurzbeschreibung:

Jede neue Wohnanlage in Salzburg erhält eine individuelle Mobilitätsmappe – analog und digital. Sie zeigt Radwege, ÖV-Anbindungen, Sharing-Angebote & Nahversorgung auf einen Blick. So wird klimafreundliche Mobilität von Anfang an einfach und attraktiv!

Beschreibung:

In Salzburg entstehen jährlich neue Wohnanlagen, doch Bewohner:innen fehlt oft der Überblick über nachhaltige Mobilitätsangebote in ihrer Umgebung. Die Idee: **Jede neue Wohnanlage erhält eine maßgeschneiderte Mobilitätsmappe** — als gedruckte Version und zusätzlich als interaktive „Story Map“ online. Die Mappe bündelt alle relevanten Informationen für einen klimafreundlichen Alltag: sichere Radrouten, ÖV-Verbindungen, Carsharing-Standorte, Nahversorgung, Spielplätze und Freizeitmöglichkeiten. Besonders Familien, Pendler:innen und Senior:innen wird so der Umstieg auf Rad, ÖV oder Sharing erleichtert.

Die Mappen werden beim Einzug übergeben und sind online stets aktuell abrufbar. Langfristig soll das Angebot auf alle Neubauprojekte ausgeweitet werden — für eine Stadt, in der nachhaltige Mobilität selbstverständlich ist.

Die Mobilitätsmappe ist außerdem eine hervorragende Grundlage für die individuelle Mobilitätsberatung neu zugezogener Bewohner:innen und lässt sich gut mit diesem Angebot kombinieren.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

geplante oder im Bau befindliche Wohnanlagen wie z.B. Wohnbauprojekt "Gnice" am Dossenweg, Salzburg-Gneis

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg (Amt für Stadtplanung und Verkehr), Wohnbauträger

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Koordination mit Bauträgern, Finanzierung (Druckkosten, digitale Pflege), Aktualität der Inhalte.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

EU-Projekt SaMBA (Stadt Salzburg Projektpartnerin): Mobilitätskarten für Neubauprojekt Kendlerpark und Revitalisierungsprojekt Friedrich-Inhauser-Straße (2018–2021)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Ökologisch: Weniger Autofahrten pro Haushalt, höhere Lebensqualität, Stärkung des Verkehrsverbunds,
nachhaltige Bewusstseins- und Verhaltensänderung - Menschen nutzen mehr Rad, ÖV und Sharing, wenn sie die Optionen kennen;
Zielgruppe: Neue Bewohner:innen

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Themenfeld

Mobil für alle

Generationen



Fahren für Salzburg, das Klimaticket MAXI

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/50b93a89-a28c-4ec8-becb-5e343039b8ed/challenge>

Kurzbeschreibung:

Eine Karte, ein Tarif, ein Logo, aber viele Mobilitätsmöglichkeiten. Das Klimaticket wird erweitert um Bikesharing, Mitfahrgelegenheiten und andere alternative Verkehrsmittel, so dass jeder mit seinem Klimaticket barrierefrei sein Verkehrsmittel individuell zusammenstellen kann.

Beschreibung:

Ist der Obus gerade weg, muss man aktuell mit dem Klimaticket bis zum nächsten Bus warten. Mit Fahren für Salzburg wird man flexibler, denn das Klimaticket gilt auch für Bikesharing und Mitfahrgelegenheiten, d.h. steht gerade ein Fahrrad in der Nähe, nimmt man das, oder man nutzt ein vorbeifahrendes Fahrzeug der Mitfahrgelegenheit, der einen mitnimmt.

Die Teilnehmer der Mitfahrgelegenheit sind bereit, mit ihrem Privatfahrzeug Fahrgäste mitzunehmen, dafür muss man die entsprechenden Versicherungen abschließen, ein Logo aufs Fahrzeug anbringen und ein Lesegerät anschließen, mit dem man seine Fahrgäste abrechnen kann. Die abrechenbaren Gebühren werden in der Höhe des ÖPNV liegen, damit es keine gewerbliche Konkurrenz zum Taxi wird, es ist eher Bürger fahren Bürger, um die Auslastung der Privatfahrzeuge zu verbessern, der mit einem kleinen Obolus für Fahrzeug und Versicherungen versüßt wird.

Damit entsteht im Rahmen des Klimatickets eine flexible Ergänzung zu den Öffis.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Kommune

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Organisatorischer Aufwand, um die einzelnen Verkehrsträger zu vernetzen

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Nein

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Je mehr Angebote für ein Ticket bereitstehen, umso mehr verzichtet man auf sein Privatfahrzeug, da man so sehr flexibel wird.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Gendergerechte Stadtplanung

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/cf1206c7-e6e7-436d-a818-627b0569005f/challenge>

Kurzbeschreibung:

Gendergerechte Stadtplanung berücksichtigt die unterschiedlichen Lebensrealitäten, Bedürfnisse und Nutzungen aller Geschlechter in allen Bereichen der Stadtentwicklung und integriert die unterschiedlichen Perspektiven systematisch in Planung, Gestaltung und Entscheidungsprozesse.

Beschreibung:

Gendergerechte Stadtplanung wird durch konkrete, verbindliche Maßnahmen im öffentlichen Raum, in Planungsprozessen und in Entscheidungsstrukturen umgesetzt. Ziel ist es, die alltäglichen Wege, Bedürfnisse und Sicherheitsanforderungen insbesondere von Frauen, Mädchen sowie weiteren marginalisierten Gruppen systematisch zu berücksichtigen und strukturelle Benachteiligungen abzubauen.

1. Alltagsorientierte Mobilität und Erreichbarkeit

Gendergerechte Schneeräumung

Schneeräumpläne sind primär an den Wegen von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auszurichten. Zentrale Alltagsachsen – insbesondere Verbindungen zwischen Hauptbahnhof, Stadtzentrum, Bus- und Bahnhaltstellen, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie Nahversorgern – werden als Prioritätsstrecken definiert und zuerst geräumt. Dadurch wird die

Mobilität von Personen ohne Auto, die oftmals Sorgewege erledigen, auch im Winter sichergestellt. Private Schneeablagerungen auf Geh- und Radwegen werden ordnungsrechtlich geahndet.

Längere Grünphasen für Fuß- und Radverkehr

Ampelschaltungen werden so angepasst, dass Fußgänger:innen und Radfahrer:innen Kreuzungen ausreichend und ohne Zeitdruck queren können. Insbesondere an stark frequentierten Knotenpunkten (z. B. Bahnhofsumfeld) sind realistische Geh- und Fahrzeiten zu berücksichtigen, um Unsicherheit und Stress zu reduzieren.

2. Verkehrsberuhigung und Temporeduktion

Um die Sicherheit insbesondere von Frauen, Mädchen sowie weiteren marginalisierten Gruppen zu erhöhen und Lärm- sowie Schadstoffemissionen zu senken, werden in Wohn- und Schulumfeldern flächendeckende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Dazu gehören:

- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet, mit konsequenter Überwachung
- Gezielt angeordnete Fahrbahnaufpflasterungen (Speed-Braker/Bodenschwellen) sowie schmale Fahrgassen und versetzte Parkstände, um tatsächliche Geschwindigkeiten auf 20–30 km/h zu begrenzen.
- Aufgepflasterte Querungen, Fahrbahnverengungen und baulich hervorgehobene Zebrastreifen vor Schulen, Kindergärten und Haltestellen, kombiniert mit drei Sekunden Voreilzeit für Fußgänger:innen an Ampeln
- Einführung von quartiersbezogenen „Superblocks“: Kfz-Durchgangsverkehr wird über äußere Sammelstraßen geleitet; im Inneren gilt Anliegerprinzip, Begegnungszone oder Spielstraße.
- Grüne Mittelinseln und Baumpflanzungen in Fahrbahnmitte („grüne Nadelöhre“) reduzieren Sichtachsen für Raser:innen und verbessern gleichzeitig das Mikroklima.

Diese Instrumente bremsen motorisierten Verkehr an den richtigen Stellen aus, schaffen ruhige und sichere Wege für Fuß- und Radverkehr und stärken das Gefühl von Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

3. Sicherheit, Orientierung und Aufenthaltsqualität

Intelligente, bewegungsgesteuerte Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird durch sensorgesteuerte Systeme ergänzt, die bei Bewegung mehrere Leuchtpunkte gleichzeitig aktivieren (jeweils mindestens zwei Leuchten vor und nach der bewegten Person). So wird das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum deutlich erhöht, ohne die Lichtverschmutzung zu verstärken oder ökologische Nachteile zu verursachen.

Stiegenanlagen und Unterführungen

Stiegenanlagen und andere Engräume sind übersichtlich, gut einsehbar und durchgängig beleuchtet zu gestalten. Blinde Ecken, lange Sichtachsen ohne Fluchtmöglichkeiten und unübersichtliche Zugänge sind konsequent zu vermeiden. An schwer einsehbaren Stellen können Spiegel, um um die Ecke zu blicken, helfen und das Sicherheitsgefühl erhöhen.

4. Öffentlicher Raum: Infrastruktur für den Alltag

Mindestgehsteigbreite

Gehsteige werden mit einer Mindestbreite von 2 Metern umgesetzt, um Begegnungen, Kinderwägen, Rollatoren und barrierefreies Gehen zu ermöglichen. Engstellen sind systematisch zu identifizieren und zu beseitigen.

Sitzgelegenheiten und Schutz vor Witterung

In regelmäßigen Abständen werden Bänke mit Rückenlehnen errichtet, ergänzt durch Sonnen- und Regenschutz. Dies unterstützt insbesondere ältere Personen, Schwangere, Menschen mit Betreuungspflichten sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Öffentliche WC-Anlagen

Ausreichend verteilte, gut zugängliche und sichere WC-Anlagen sind ein zentraler Bestandteil eines inklusiven öffentlichen Raums und erhöhen insbesondere für Frauen, ältere Menschen und Familien die Aufenthaltsdauer und Nutzbarkeit.

Ausbau von Trinkbrunnen

Das Netz öffentlicher Trinkbrunnen wird flächendeckend erweitert, orientiert an gut funktionierenden Best-Practice-Beispielen (z. B. Glanspitzpark – Lehener Park). Trinkwasser im öffentlichen Raum fördert Gesundheit, Klimaanpassung und soziale Teilhabe.

5. Park- und Spielplatzgestaltung

Parks und Spielplätze werden bewusst **nicht eindimensional** gestaltet, sondern auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen, Mädchen und marginalisierten Gruppen ausgerichtet.

Das umfasst:

- vielfältige Nutzungsangebote statt monofunktionaler Spielflächen
- gute Einsehbarkeit und sichere Wegführungen
- unterschiedliche Aufenthaltszonen (aktiv / ruhig / kommunikativ)
- Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und barrierefreie Zugänge

6. Orientierung und Qualitätskontrolle: 10-Punkte-Plan

Für Aus- und Neubauvorhaben wird ein verbindlicher **gendergerechter Orientierungs- und Prüfrahm (10-Punkte-Plan)** eingeführt. Dieser dient als Checkliste in allen Planungsphasen und beinhaltet:

1) Alltags- und Sorgewege

Planung orientiert sich an alltäglichen Wegeketten (Betreuung, Einkauf, Haltestellen, Versorgung).

2) Sicherheit & subjektives Sicherheitsgefühl

Gute Einsehbarkeit, durchgängige Beleuchtung, Vermeidung von Angsträumen – insbesondere nachts.

3) Vorrang für Fuß- und Radverkehr

Breite, barrierearme Wege, konfliktfreie Querungen und realistische Grünphasen.

4) Aufenthaltsqualität schaffen

Sitzgelegenheiten, Schatten, Regenschutz, Trinkwasser und WC-Infrastruktur vorsehen.

5) Nutzungsvielfalt & soziale Durchmischung

Monofunktionalität vermeiden, unterschiedliche Nutzungen und Nutzer:innengruppen ermöglichen.

6) Gendergerechte Park- und Spielplatzgestaltung

Angebote für Mädchen, Frauen und Begleitpersonen, sichere Wege und gute Sichtbeziehungen.

7) Barrierefreiheit als Standard

Stufenlose Zugänge, gut nutzbare Stiegenanlagen und klare Orientierung im Raum.

8) Beteiligung marginalisierter Gruppen

Frauen, Jugendliche, ältere Menschen und weitere Nutzer:innengruppen aktiv einbinden.

9) Verpflichtende Gender-Expertise

Gender-Expert:innen wirken in Planung, Ausschreibung, Entscheidung und Evaluation mit.

10) Qualitätssicherung & Evaluation

Anwendung dokumentieren, Abweichungen begründen und Ergebnisse überprüfen.

7. Partizipation und Mitwirkung

Bürger:innenbeteiligung mit Fokus auf marginalisierte Gruppen

Beteiligungsprozesse sind so zu gestalten, dass auch Personen mit geringerer Sichtbarkeit, eingeschränkter Verfügbarkeit oder geringem politischem Zugang aktiv eingebunden werden (z. B. Frauen mit Betreuungspflichten, Jugendliche, ältere Menschen, migrantische Communities). Dafür sind aufsuchende Formate, niederschwellige Beteiligungsangebote und zielgruppenspezifische Ansprache verbindlich vorzusehen.

Verbindliche Repräsentationsvorgaben

In städtischen Leitfäden zur Bürger:innenbeteiligung werden klare Vorgaben zur Repräsentation, Interessensvertretung und Ausgewogenheit festgelegt, um einseitige Beteiligung zu vermeiden.

8. Institutionelle Verankerung: Genderkompetenz sichern

Verpflichtende Einbindung von Gender-Expert:innen

Gender-Expert:innen wirken verpflichtend an Entscheidungs-, Organisations- und Planungsprozessen mit – von der Konzeptphase über Projektentwicklung bis zur Umsetzung und Evaluierung. Dies stellt sicher, dass Genderaspekte nicht punktuell, sondern durchgängig berücksichtigt werden.

Zusammenfassend

Die Umsetzung gendergerechter Stadtplanung erfordert keine Sonderlösungen, sondern eine konsequente Ausrichtung von Planung, Gestaltung und Governance am Alltag der Menschen. Durch verbindliche Standards, qualitätsgesicherte Verfahren und echte Beteiligung entstehen Städte, die sicherer, gerechter und lebenswerter für alle sind.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Jahnstraße, Lehener Park, Nelkenstraße, Friesachstraße

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Viele Anforderungen gendergerechter Stadtplanung sind inhaltlich anerkannt, aber nicht eindeutig geregelt:

Bauordnungen, Raumordnungsgesetzen, Normen. Der größte Umsetzungsaufwand entsteht im Bestand. Fragmentierte Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

UrbanForum, Wien (Aspern), Paris, Barcelona

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Verkehrsberuhigung, erhöhte Sicherheit, reduzierte Angsträume, mehr Sicherheit für Fuß- und Radnutzer:innen, profitierende Gruppen: alle Menschen, deren Alltag nicht aus Autofahren besteht.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Innenstadt Ring

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/0a4b399e-ebda-4af9-aaaa-f5e85c191546/challenge>

Kurzbeschreibung:

Komplette Innenstadt für Autos sperren. Auto-Ring um die Stadtberge, Busse in diesem Gebiet gratis

Beschreibung:

Die Innenstadt wird erst lebenswert, wenn man komplett auf Autoverkehr von außerhalb verzichtet. Ich würde einen großzügigen Ring um die Innenstadt ziehen, auf denen der motorisierte Verkehr geführt wird: Nonntalerbrücke, Volksgarten, Fürbergstraße, Sterneckerstraße, Gabelsbergerstraße, Lehenerbrücke, Aiglhofstraße, Sinnhub/Leopoldskronstraße, Erzabt-Klotz-Straße (bzw. noch größer gedacht über: Fürstenallee, Hofhaymerallee - Alpenstraße).

Unmittelbare Anrainer und Lieferanten können zufahren. Alle anderen können auf P&R Plätzen am Stadtrand parken und sollten sehr kostengünstig mit Tagesticket in die Innenstadt fahren können. Busse innerhalb des Rings könnten gratis sein.

Alle Kais bleiben primär Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und allen Verkehrsteilnehmenden außer den Autos vorbehalten.

Es könnten viele Straßen umgestaltet werden.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Innenstadt

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt und Land

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Widerstand in der Bevölkerung

Kontrolle der Sperrungen in der ersten Zeit wird aufwendig

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

viele Städte in Italien

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Auch wenn es viele nicht glauben wollen, würde die Lebensqualität in der Innenstadt wieder steigen. Die Geschäfte würden profitieren. Leider wird sich evtl. der Verkehr auf dem "Ring" erstmal erhöhen, aber mit der Zeit und guten Öffis würde sich das einpe

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Mobility Points in jeder Siedlung – Sharing für alle!

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/983e84cb-54dc-4c37-abbb-937eed94202b/challenge>

Kurzbeschreibung:

Jede größere Wohnanlage bekommt einen Mobility Point mit E-Bikes, Lastenrädern, Carsharing & Ladestationen. Günstig, flexibel & direkt vor der Haustür – so wird das Auto überflüssig!

Beschreibung:

In vielen Salzburger Wohnsiedlungen steht das private Auto oft ungenutzt – dabei könnten geteilte Mobilitätsangebote den Alltag einfacher, günstiger und klimafreundlicher machen. Die Idee: **In jeder Wohnanlage mit mehr als 50 Wohneinheiten entsteht ein „Mobility Point“** – ein zentraler Ort, an dem Bewohner:innen E-Bikes, Lastenräder, E-Scooter und Carsharing-Fahrzeuge kostengünstig ausleihen können. Die Ausleihe erfolgt per App oder RFID-Chip.

Als Vorzeigeprojekt dient der **Mobility Point in der Friedrich-Inhauser-Straße in Salzburg-Aigen**. Er hat sich als erfolgreiches Modell für nachhaltige, gemeinschaftliche Mobilität etabliert und bietet u. a. 2 E-Autos, 3 E-Bikes, 1 Lastenrad, 2 E-Scooter, 2 Kinderanhänger und 3 Einkaufs-Baskets.

Die Nachfrage ist hoch: Die E-Carsharing-Fahrzeuge verzeichnen rund 110 Buchungen pro Monat – ein Zuwachs von 57 % gegenüber dem Vorjahr –, sind im Schnitt fast zweimal täglich gebucht

und kommen auf über 320 Nutzungsstunden pro Monat. Jeweils etwa 50 % der Nutzer:innen stammen aus der Wohnanlage, die anderen aus dem restlichen Stadtgebiet.

Langfristig sollte das Modell auf alle größeren Wohnsiedlungen ausgeweitet und ein **flächendeckendes Netz von Mobility Points in Salzburg** aufgebaut werden. **Gemeinsam nutzen statt besitzen** entlastet den Verkehr, spart Kosten und stärkt den Zusammenhalt in der Nachbarschaft.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Beispiel: Wohnbauprojekt "Gnice" am Dossenweg in Salzburg-Gneis

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, Wohnbauträger, Sharing-Anbieter (z. B. Family of Power), Salzburg AG (Ladestationen)

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Flächenbereitstellung für Standorte der Sharing-Fahrzeuge, digitale einfache Buchungssysteme, Annahme des Angebots durch potenzielle Nutzer:innen, langfristige Rentabilität

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Mobility Point Friedrich-Inhauser-Straße in Salzburg-Aigen
(siehe: <https://www.stadt-salzburg.at/presseaussendungen/presseaussendungen-2024/erfolgsprojekt-mobility-point-friedrich-inhauser-strasse-setzt-massstaebe-fuer-die-zukunft-der-mobilitaet>)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Privat-PKWs in den Siedlungen, 5.000–10.000 Nutzer:innen/Jahr

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Modell Groningen

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/8af3a8e0-3dff-4a6f-a5bd-efbee9188f51/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die Stadt in vier Sektoren teilen, Autos nur in einem Sektor, von Sektor zu Sektor nur über Straßen, die ausserhalb des Sektors sind, wie in Groningen. Rad und Bus und Fussgänger können zwischen allen 4 Sektoren leicht wechseln.

Beschreibung:

siehe https://www.youtube.com/watch?v=_m3NGdfha9Q&t=233s

oder noch besser:

<https://www.youtube.com/watch?v=yYu5yq3RNU4>

Das ist genial einfach und enorm klug!!!!!!

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

überall

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

schwer umsetzbar, enorm lange und intensive Planung und Aufklärung vorab nötig.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Groningen

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Der totale Wahnsinn für die Umwelt, besser geht es nur mit Totalsperre der Stadt für Motorisierte!

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Raum und Aufenthaltsqualität für die schwächsten Verkehrsteilnehmer

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/DCF28735-9d2e-4783-b388-b5404a61c1f9/challenge>

Kurzbeschreibung:

Salzburg soll lebenswerter werden: sichere Wege für Fuß- und Radverkehr, klare Regeln in der Altstadt, bessere Querungen und mehr Aufenthaltsqualität durch durchdachte Gestaltung des öffentlichen Raums.

Beschreibung:

1. Status quo

Salzburg ist derzeit stark autoorientiert. Gleichzeitig mangelt es an Bewusstsein für die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Hier gilt es anzusetzen und den Fokus auf die Menschen richten.

2. Vorrang für die Schwächsten

Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende benötigen sichere und durchgängige Wege. Fuß- und Radinfrastruktur soll künftig unabhängig vom Autoverkehr geplant werden. Wo Kreuzungen notwendig sind, müssen Ampelphasen ausreichend lang sein, um ein sicheres Queren zu ermöglichen.

Ein Beispiel ist der linke Staatsbrückenkopf: Zehn Sekunden Grünphase sind viel zu kurz.



3. Altstadt als besonderer Raum

Die Altstadt wurde nicht für den Autoverkehr geschaffen. Hier müssen Ruhe, Sicherheit und freie Bewegung im Vordergrund stehen. Fußgänger erwarten zu Recht eine hohe Aufenthaltsqualität ohne Verkehrslärm.

Gleichzeitig soll Radverkehr auf ausgewählten Routen ermöglicht werden. Diese müssen so geführt sein, dass sie Rücksicht auf Fußgänger nehmen.

4. Eine gut überlegte Führung reduziert Konflikte

Derzeit fehlen eindeutige Bodenmarkierungen für Radwege in der Altstadt.



Das führt dazu, dass Radfahrende sich durch Fußgängerströme bewegen müssen – Konflikte sind vorprogrammiert.

Gut sichtbare Markierungen signalisieren den Fußgängern, dass hier auch Rad gefahren werden darf.

5. Regeln und Rücksichtnahme

Ein funktionierendes Miteinander braucht klare Regeln und deren Einhaltung. Die Anwesenheit einer Fahrradpolizei könnte das Miteinander in positiver Weise unterstützen.

Radfahrende verhindern durch ein kurzes Klingelzeichen, Fußgänger vor einem unüberlegten Richtungswechsel.

6. Aufenthaltsqualität stärken

Der öffentliche Raum soll nicht nur Durchgangsraum sein, sondern auch zum Verweilen einladen. Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellplätze sind dafür essenziell.

Diese müssen funktional sein und sich gleichzeitig gestalterisch in das historische Stadtbild einfügen.

Schlussbemerkung:

Salzburg hat in vielen Bereichen Nachholbedarf. Mit den nötigen Maßnahmen und einer konsequenten Umsetzung müssen neue Wege beschritten werden. Oberstes Ziel wird sein, auf die Bedürfnisse der Menschen einzugehen. Die autozentrierte Stadt muss ein Ende haben, damit den Bewohnern und Gästen die Lebensqualität zurück erobert werden kann.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Stadt Salzburg gesamt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Besonders dort, wo der motorisierte Individualverkehr dominiert

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Verkehrsplanung der Stadt in Zusammenarbeit mit dem Magistrat (Verkehrssteueranlagen - Ing. Wolfgang Weilbuchner)

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Große, weil die Verringerung des MIV gefragt ist

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Holland, Dänemark, Schweiz

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Erhöhung der

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)

Verkehrsberuhigung äußere Nonntaler Hauptstraße

Themenfeld: Mobil für alle Generationen

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/e8c5128b-f0bd-48ce-8a0b-bbf58b3c44ce/challenge>

Kurzbeschreibung:

Tempo 30 im Bereich Hofhaymerkreuzung bis zumindest Kommunalfriedhof - es gibt viel Läden, Lokale etc aber die Aufenthaltsqualität ist gering Rückbau der breiten geraden hindernisfreien Nonntaler Hauptstraße, das Verkehrsaufkommen ist enorm, es wird viel schneller als 50 gefahren,

Beschreibung:

,die Straße zu überqueren ist lebensgefährlich deshalb Tempo 30, Verkehrsberuhigende Maßnahmen, Begrünung, um Anrainer und Menschen, die sich dort ohne Auto bewegen, von Lärm und gefährlichen Verkehrssituationen zu schützen und diesen Bereich lebenswerter zu machen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Äußeres Nonntal

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Hofhaymerallee bis Kommunalfriedhof

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadtpolitik

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

kA

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Paris?

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Alle Bevölkerungsgruppen, verbesserte Lebensqualität, umweltfreundlich

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

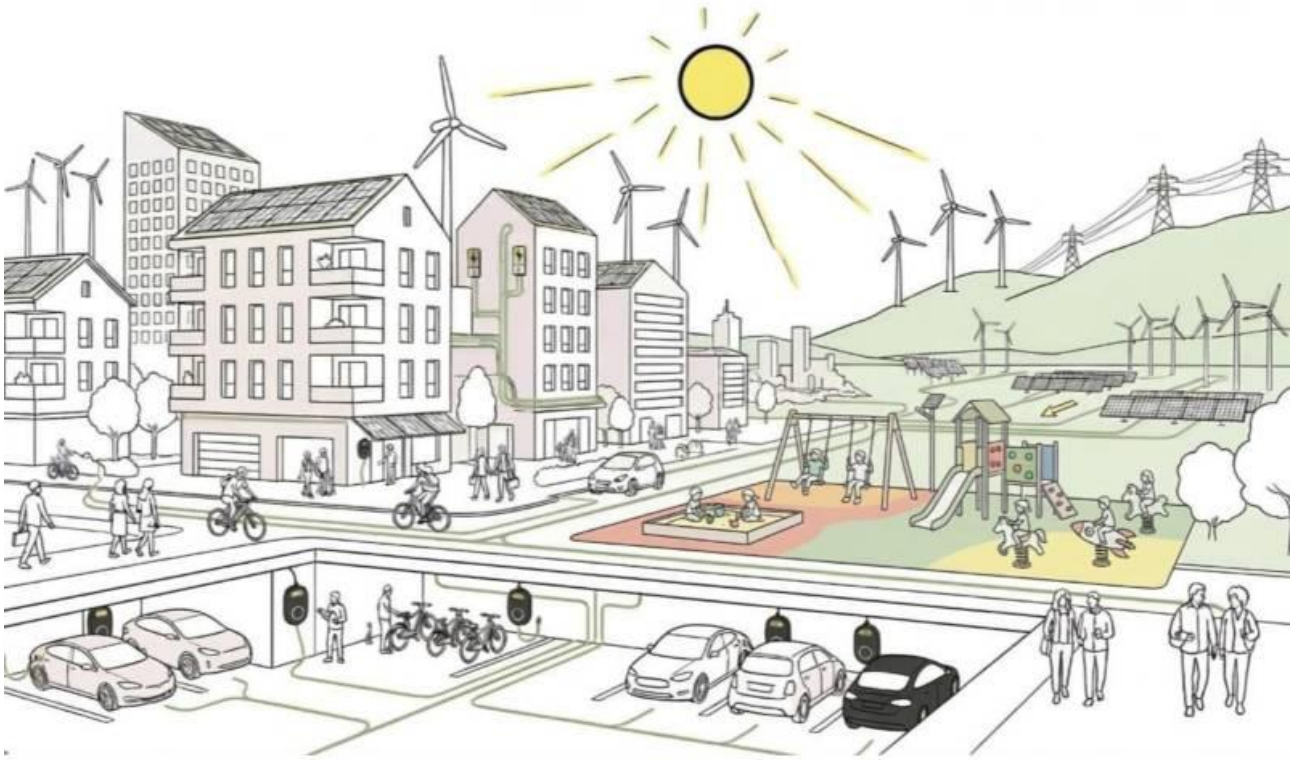
Senior:innen (ab 65 Jahre)

Themenfeld

Saubere Antriebe &

Technologien





easily Community-Ladestationen in Salzburg: urbanes Elektroauto Laden, super einfach & fair für Alle

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/0edb4254-4601-46c9-9a65-2d57d8b296d5/challenge>

Kurzbeschreibung:

Bis 2030 laden < 50% aller E-Autos an der eigenen Wallbox. Immer mehr Menschen wohnen zur Miete und Parkplätze sind rar. Um den Umstieg aufs E-Auto attraktiv zu gestalten, braucht es eine einfache & günstige Lösung fürs regelmäßiges Laden im Wohnviertel für Alle.

Beschreibung:

easily Community-Ladestationen in Salzburg

Urbane Ladeinfrastruktur als gemeinschaftliche Ressource für die Mobilitätszukunft 2040

Ausgangssituation

Die Stadt Salzburg steht vor einer zentralen Herausforderung der Mobilitätswende:

- Steigende Anzahl an Elektrofahrzeugen
- Begrenzter Zugang zu Ladeinfrastruktur im urbanen Wohnumfeld
- Hoher Anteil an Mehrparteienhäusern ohne eigene Lademöglichkeit

Konsequenz:

- Ungleich verteilte Ladeinfrastruktur
- Niedrige Auslastung bestehender Ladepunkte
- Fehlende Planbarkeit an öffentlichen Ladesäulen („Ladeangst“)

Die Idee

easily Community-Ladeparks verwandeln bestehende Parkplätze in eine **smarte, buchbare und gemeinschaftlich nutzbare Lade-Infrastruktur in der ganzen Stadt Salzburg.**

Mit der Plattform easily werden Ladepunkte digital verbunden und intelligent gesteuert.

So funktioniert die Lösung

1. Teilen statt isolieren

- Private und halböffentliche Ladepunkte werden selektiv zugänglich gemacht
- Nutzung durch eindeutige Nutzergruppen (z. B. Bewohner:innen, Nachbarn)
- Automatisierte Registrierung, Nutzung und Abrechnung

→ Mehr Angebot ohne zusätzlichen Flächenverbrauch & mit vollem Service durch easily

Vorteile & USPs

1. Reservieren statt suchen

- Ladepunkte können im Voraus gebucht werden, was eine volle Planbarkeit ermöglicht

→ Weniger Suchverkehr, höhere Nutzerzufriedenheit

2. Intelligentes Energiemanagement

- Dynamisches Lastmanagement zur optimalen Nutzung der bestehenden Energie-Infrastruktur
- Integration von PV-Anlagen und Energiegemeinschaften. Perspektivisch: bidirektionales Laden (V2G)

→ Laden wird Teil eines nachhaltigen, lokalen Energiesystems

3. Skalierbare Infrastruktur

- Modulare Plug-&-Play Lösungen ermöglichen lokale Elektriker
- die einfache & kosteneffiziente Nachrüstung in Bestandsgebäuden

→ Besonders geeignet für dichte urbane Strukturen und preissensitive Segmente

Mehrwert für die Stadt

Verkehr & Raum

- Reduktion von Suchverkehr und Parkdruck
- Keine zusätzliche Belastung des öffentlichen Raums
- Keine Reduktion der Parkflächen

Energie & Klima

- Beschleunigte E-Mobilitätsadoption

- Höhere Auslastung bestehender Infrastruktur
- Netzdienliches Laden

Stadtentwicklung

- Stärkung von Quartierslösungen
- Förderung von Nachbarschaftsmodellen
- Integration von Wohnen, Arbeiten und Tourismus

Umsetzungsvorschlag

Phase 1 – Pilotquartiere

- Auswahl dichter Stadtteile und Einbindung von Wohnbauträgern, Hotels und Büros

Phase 2 – Netzwerkaufbau

- Vernetzung bestehender Ladepunkte und Einführung einer einheitlichen Plattform

Phase 3 – Smart City Integration

- Verknüpfung mit Energie- und Verkehrsmanagement und Nutzung von Echtzeitdaten zur Optimierung

Warum diese Lösung für Salzburg?

- Dichte Stadtstruktur mit begrenztem Raum
- Hoher Anteil an Mehrparteienhäusern
- Hoher Bedarf an effizienter Infrastruktur

→ Maximaler Impact durch bessere Nutzung statt Neubau

Fazit

Shared Charging ist ein **Systemwechsel**:

Von einzelnen Ladepunkten hin zu einem intelligenten, vernetzten Ladeökosystem, das für alle Nutzer:innen super einfach zu bedienen ist und ein faires pricing ermöglicht.

Damit wird Salzburg:

- schneller klimaneutral im Verkehr
- effizienter im Umgang mit Ressourcen
- und Vorreiter einer urbanen Mobilitätszukunft 2040

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, gemeinnützige Wohnbauträger, öffentliche Institutionen mit Parkflächen, Immobilieneigentümer:Innen

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Rechtliche, technisch, finanziell und organisatorisch ist die Lösung mehrfach erprobt. Für eine flächendeckende Versorgung bietet sich an, an Standorten private und allgemeine bzw. community-Ladepunkte gemeinsam zu errichten, um die Kosten zu teilen.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)? Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Ähnliche Beispiele sind Besprechungsräume oder ein Tennisplatz, wo man sich seine gewünschten Zeiten buchen kann - ganz im Sinne einer sharing economy. Mehrere Pilotprojekte zu easily-community-charging Standorten wurden bereits sehr erfolgreich in Graz u

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Spricht man mit Leuten, die häufig in der Stadt Radfahren und generell nachhaltig leben, ist ihr Auto dennoch oft noch ein Verbrenner. Der häufigste Grund dafür ist, nicht zu wissen, wo man regelmäßig, verlässlich & günstig in der eigenen Wohngegend laden

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Elektromobilität für eine nachhaltige Zukunft

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/890849ba-4be8-45ce-8dd7-1e8ca60aaa93/challenge>

Kurzbeschreibung:

Der Umwelt zu liebe, sollen mehr E-Auto-Schnellladestationen gebaut und Förderungen für Elektroautos erhöht werden. Außerdem sollen öffentliche Busse vollständig auf Elektroantrieb umgestellt werden. So können CO₂-Emissionen, Luftverschmutzung und Lärm reduzieren.

Beschreibung:

Der Verkehr verursacht einen großen Teil der CO₂-Emissionen. Um dies zu meiden soll die Mobilität nachhaltiger werden, indem man die Elektromobilität ausbaut. Es sollen mehr Schnellladestationen gebaut werden, der Staat sollte Menschen die E-Autos kaufen eine Förderung zahlen und man sollte den öffentlichen Busverkehr ausschließlich auf E-Busse umstellen. Dadurch wird die Luft weniger verschmutzt, der Lärm ist geringer, die erneuerbare Energie wird gefördert und die Infrastruktur wird moderner.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt Salzburg

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Salzburg AG -> beim Bau der Schnellladestationen
Staat -> Förderungen

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Der Ausbau von Schnellladestationen ist teuer und erfordert den Ausbau des Stromnetzes, da es sonst Überlastet sein kann. Man muss geeignete Standorte und Genehmigungen bekommen. Auch Förderungen müssen fair verteilt werden und es muss sich für die Infrastruktur lohnen.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)? Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Norwegen

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

geringerer CO² Fußabdruck und umweltfreundlichere Mobilität

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)



Ladeinfrastruktur für L1e

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/ca9bdfc6-c84d-4984-b4ff-a3d4b06a97ea/challenge>

Kurzbeschreibung:

Ladeinfrastruktur für Elektrisch Angetriebene Fahrzeuge der L1-e Klasse (Kleinkrafträder)

Beschreibung:

Die Ladeinfrastruktur für Elektrisch abgetriebene Mopeds/Kleinkrafträder/Motorräder schaffen. Oft nur geringe Ladeleistung möglich, meistens Ladegerät nur mit Schuko-Stecker ausgestattet, Regensichere Abstellplätze, Ladeplätze für die Größe der Räder konzipieren (Streitpunkt: Aktuell besetzt man einen Pkw Stellplatz beim Laden). Viel mehr Ladepunkte schaffen, Ladepunkte an den Wegzielen in der Stadt schaffen (kein Wo-Anders Laden müssen).

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, Salzburg AG

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Keine nennenswerten Hürden

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Konkurrenzfähigkeit und Umstieg auf elektrisch angetriebene Zweiräder. Weniger Platzverbrauch im Straßenverkehr, weniger Platzverbrauch beim Parken.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Pferdeomnibus in die Altstadt

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/1f9f9876-0a41-40ab-975e-bef74d852624/challenge>

Kurzbeschreibung:

Alle reden über alternative Antriebe, dabei gab es ihn schon vor dem Verbrennungsmotor und zwar als Pferd. Gerade für Gäste wäre der Transfer vom Hauptbahnhof in die Altstadt mit einem öffentlichem Pferdeomnibus sehr reizvoll und umweltfreundlich.

Beschreibung:

Das Pferd als Transportmittel ist in der Altstadt durch die Fiaker allgegenwärtig, warum nicht diese stilgerechte Beförderungsmöglichkeit als öffentlichen Pferdeomnibus in der Altstadt und in die Altstadt z.B. vom Hauptbahnhof einsetzen. Gerade für Gäste der richtige Einstieg in die Altstadt und eine weitere Attraktion für die Landeshauptstadt mehr.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Altstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Stadt zusammen mit den Fiakerunternehmen, die gemeinsam den Pferdeomnibus betreiben sollen, Geschäftserweiterung statt neuer Konkurrenz.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Der Betrieb muss durch die Fiakerunternehmen organisiert werden, entsprechende Wagen müssen angeschafft werden.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Fiaker und andere Kutschen gibt es vielen Städten für individuelle Fahrten, aber nicht als öffentliches Verkehrsmittel

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Neuer Bus mit sauberem Antrieb, auch ein Grund nicht in die Altstadt mit seinem eigenem PKW zu fahren

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Salzburg Autonom – Das fehlende Puzzleteil für einen staufreien Stadtraum

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/ed46f54d-dc1a-44dc-9865-903e80812a98/challenge>

Kurzbeschreibung:

Salzburg staufrei durch autonome E-Micro-Shuttles! Wir lösen die Parkplatznot & binden Wohnviertel on-demand an den ÖPNV an. Das befreit den Stadtraum von Blechlawinen, schließt die „letzte Meile“ & schafft Platz für Radwege sowie echtes Stadtleben. #MobilitätNeuDenken

Beschreibung:

Die Idee in 3 Sätzen: Wir lösen Salzburgs Stauproblem nicht durch mehr Asphalt, sondern durch intelligentere Platznutzung: Autonome, elektrische Micro-Shuttles schließen die Lücke zwischen Haustür und ÖPNV-Knotenpunkt. Dieser On-Demand-Zubringer macht das eigene Auto in der Stadt überflüssig, befreit wertvollen Straßenraum von Parkplätzen und garantiert fließenden Verkehr für alle, die wirklich auf das KFZ angewiesen sind. Salzburg wird so vom Staumuseum zum Vorreiter einer flächeneffizienten, autonomen Mobilität.

„Diese Idee basiert auf einer detaillierten Analyse der *aktuellen Mobilitätsstudien, die ich für meinen Blog* www.lovelectric.at recherchiere.“ **Leo Fellingner, Lovelectric**

1. Die Ausgangslage: Warum das Auto heute (noch) unverzichtbar scheint

Salzburg leidet unter seiner historischen Enge. Derzeit ist der Umstieg auf den ÖPNV für viele Salzburger:innen und Pendler:innen keine Option, weil die „Letzte Meile“ – der Weg von der Haltestelle bis zur Haustür oder zum Arbeitsplatz – oft unkomfortabel oder zeitaufwendig ist. Das Ergebnis: Überlastete Einfallstraßen und Parkplatznot. Um den Individualverkehr zu reduzieren, müssen wir eine Lösung bieten, die so bequem ist wie das eigene Auto, aber den Platzbedarf drastisch senkt.

2. Die Idee: Autonome „Micro-Shuttles“ als Ergänzung zum Obus-Netz

Unsere Idee ist die Implementierung eines Netzwerks aus **autonomen, elektrischen Micro-Shuttles**, die als intelligenter Zubringer zum bestehenden ÖPNV fungieren.

Bedarfsorientiert (On-Demand): Keine starren Fahrpläne in den Wohngebieten. Per App gerufen, holt das Shuttle den Nutzer vor der Tür ab und bringt ihn zum nächsten großen Knotenpunkt (z.B. Hauptbahnhof, P+R Parkplätze).

Flächeneffizienz: Da die Shuttles autonom fahren, entfällt die Parkplatzsuche in der Innenstadt. Nach dem Absetzen des Fahrgasts bedienen sie sofort den nächsten Ruf oder ziehen sich in effiziente „Hubs“ am Stadtrand zurück.

3. Wie das Salzburg staufrei macht

Indem wir die „Letzte Meile“ automatisieren, nehmen wir den Druck von den Hauptverkehrsadern:

Reduktion des Individualverkehrs: Wer weiß, dass ein Shuttle ihn verlässlich und günstig zur S-Bahn oder zum Obus bringt, lässt das Auto in der Garage oder am P+R Parkplatz.

Platzgewinn: Weniger parkende Autos in der Altstadt und in Wohnvierteln wie Lehen oder Gnigl bedeuten mehr Raum für Radwege, Begrünung und fließenden Verkehr für jene, die wirklich auf das Auto angewiesen sind (Lieferdienste, Einsatzkräfte, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen).

Clevere Steuerung: Die Shuttles kommunizieren in Echtzeit mit der Verkehrssteuerung der Stadt, um Staugebiete autonom zu umfahren und den Verkehrsfluss zu glätten.

4. Vision für die Umsetzung

Salzburg hat mit Projekten wie dem *Digibus*® bereits Pioniergeist bewiesen. Unser Vorschlag ist es, diesen Forschungsansatz in ein **reales Pilotquartier** (z.B. den Bereich Schallmoos oder Itzling) zu überführen. Hier soll autonomes Fahren nicht mehr als Test, sondern als **fester Bestandteil des Salzburger Verkehrsverbunds** erlebt werden.

LOVELECTRIC – Verein zur Förderung der E-Mobilität

Leo Fellingner, Ried 40, 5201 Seekirchen, leo.fellinger@lovelectric.at, www.lovelectric.at

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, SVV

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Rechtliche - die Zulassung Autonomer Fahrzeuge ist in Europa gerade im Gange, in USA ist das in manchen Städten bereits umgesetzt.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Deutschland (Rhein-Main-Gebiet - Darmstadt, Offenbach, Langen, Egelsbach, Bad Birnbach, München, Kelheim), Österreich (Linz), Norwegen (Stavanger), Frankreich (Lyon)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Reduktion des Individualverkehrs, erstaunlicher Platzgewinn und eine massive Ökologisierung und CO2-Reduktion durch den Einsatz der vollelektrischen Shuttles (als Nebeneffekt eine bedeutende Lärmreduktion in der Stadt)

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)

Salzburg e-Ride

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/66b34c5a-9f3f-47b2-83a1-cdda57ba6f59/challenge>

Kurzbeschreibung:

Ein Netzwerk aus elektrischen Taxis, die man per App schnell bestellen kann und die sich mehrere Personen teilen können. Dadurch brauchen weniger Menschen ein eigenes Auto. Das reduziert Parkprobleme, Verkehr und CO₂-Emissionen in Salzburg.

Beschreibung:

Die Idee ist ein modernes E-Taxi-System für Salzburg, das ähnlich wie ein Mix aus Taxi, Ride-Sharing und öffentlichem Verkehr funktioniert.

Die Fahrzeuge sind 100 % Elektroautos, die über eine App oder an digitalen Stationen bestellt werden können. Das System arbeitet mit Sammelfahrten (Ride-Pooling). Das bedeutet, dass Personen mit ähnlichen Routen zusammen fahren können.

Zum Beispiel:

Wenn drei Personen gleichzeitig von der Innenstadt nach Liefering wollen, fährt ein Taxi statt drei Autos.

Das System funktioniert besonders gut für:

- kurze Fahrten in der Stadt
- Touristen ohne eigenes Auto
- Menschen ohne Parkplatz
- Fahrten spät am Abend

Zusätzlich könnten feste E-Taxi-Haltestellen entstehen, zum Beispiel:

- Bahnhof
- Flughafen
- Altstadt
- Universitäten
- große Hotels
- Park-and-Ride Plätze

Die Fahrzeuge werden an Ladestationen in der Stadt geladen.

Das Ziel ist, dass viele Menschen ihr eigenes Auto weniger benutzen oder ganz darauf verzichten.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Altstadt, Bahnhof, Lehen, Liefering, Itzling, Maxglan

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Finanzierung der Elektrofahrzeuge, Aufbau von genügend Ladestationen, Zusammenarbeit mit bestehenden Taxiunternehmen, gute App Entwicklung

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

weniger Autos in der Stadt, weniger Parkplatzprobleme, weniger Stau, weniger CO2, bessere Mobilität in Salzburg

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)

Strom aus Verkehrslärm

Themenfeld: Saubere Antriebe & Technologien

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c7b26162-36f5-4140-9311-ccd446fcb4da/challenge>

Kurzbeschreibung:

Lärmschutzwände per Photovoltaik für die Stromerzeugung nutzen

Beschreibung:

Es gibt in Salzburg entlang der Eisenbahnstrecken und Autobahnen viele Kilometer Lärmschutzwände. Diese sollten - zumindest einseitig außen - mit Photovoltaikmodulen ausgestattet und so zur Energiegewinnung verwendet werden.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

ÖBB, ASFINAG, Salzburg AG, Verbund

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Kosten, Eigentumsverhältnisse

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Ersatz anderweitig erzeugter bzw. importierter Energie, CO2-Einsparung, Deviseneinsparung

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Themenfeld Nachhaltige Lieferungen & Logistik



Einstellung der Paketzustellung bis an die Haustür

Themenfeld: Nachhaltige Lieferungen & Logistik

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/79e8cc5b-4e1e-4446-b803-e740a3353bf9/challenge>

Kurzbeschreibung:

Der wachsende Onlinehandel verursacht eine Menge Verkehrsprobleme durch fahrende und parkende Zustellfahrzeuge. Dies könnte man radikal reduzieren durch ein dichtes Netz an Poststationen, wo die Pakete abgeholt werden, wobei die Zustellunternehmen dabei miteinander kooperieren.

Beschreibung:

In meiner Jugend gab es keine Zustellung von Paketen bis an die Haustür und es funktionierte auch. Stattdessen gab es einen Zettel im Briefkasten und man konnte das Paket nur während der Öffnungszeit beim Postamt abholen.

Nun hat sich leider die ökologische Unsitte eingebürgert, dass alles nach Hause geliefert werden muss. Dies ist nicht immer im Sinne des Kunden, denn die Anwesenheit zu Hause muss organisiert sein. Aber auch die Zustellunternehmen suchen nach Alternativen, denn die persönliche Zustellung ist zeit- und kostenaufwendig. Daher werden als Alternativen immer mehr Poststationen aufgebaut bzw. übernehmen Einzelhandelsunternehmen und Tankstellen die Ausgabe der Pakete, so dass ein enges Netz an Paketzustellungsmöglichkeiten entsteht.

Dabei sollten die Paketzusteller miteinander kooperieren, so dass Pakete kundenfreundlich auch an den Poststationen der Mitbewerber abgeholt werden können, wenn diese näher am Kunden liegen.

Auch wenn heute schon elektrische Transporter eingesetzt werden, sie blockieren immer noch die Straßen. Lastenräder sind auch keine Alternative, erstens sind sie auch sehr sperrig im Straßenverkehr und zweitens sind die Arbeitsbedingungen auf dem offenem Rad gerade in den kalten Jahreszeiten sehr ungemütlich, ein Rückschritt zum beheizbaren Transporter.

Daher würde ein Verbot der Hauszustellung von Paketen den Transporterverkehr in der Stadt signifikant reduzieren.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Kommune zusammen mit den Zustellunternehmen

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Die Zustellunternehmen müssen dies gemeinsam und gleichzeitig ihren Kunden übermitteln, dass eine Haustürzustellung im Sinne der Mobilitätswende nicht mehr möglich ist, ansonsten entstehen Wettbewerbsverzerrungen.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Bis jetzt nicht, aber Salzburg könnte hier mit gutem Beispiel Schule machen.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Reduzierung der zunehmenden Verkehrsprobleme durch die Haustür-Anlieferung von Paketen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Ladezonen + City Logistik

Themenfeld: Nachhaltige Lieferungen & Logistik

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/6950c56c-bef4-4c22-a915-e8abb054bfb5/challenge>

Kurzbeschreibung:

Mehr Ladezonen und dezentrale City Logistik

Beschreibung:

Mehr Ladezonen

Quartiersparkplätze für Ladetätigkeit nutzen

Mehr Paket/Abholstationen

Dezentrale City-Logistik: On-Demand Kleinstlieferungen mit Fahrrad/Cargo-Bikes abwickeln.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt, Wohnquartiere

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg, Wohnbauträger, Transportunternehmen

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Keine nennenswerten Hürden

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

City-Logistik: Amsterdam

Ladezonen: Wien Grätzl-Ladezonen

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger kurze Autofahrten für Besorgungen, weniger Wild- Falschparken bei Ladetätigkeiten, effizienterer Transport von kleineren Sendungen

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Lieferlogistik mit Cargobikes und Microhubs

Themenfeld: Nachhaltige Lieferungen & Logistik

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/6caadfc3-0caa-4413-a774-da85fa007384/challenge>

Kurzbeschreibung:

Lieferfahrzeuge bringen Waren künftig nur mehr bis zu kleinen Depots am Stadtrand, in den Stadtteil oder im Wohnquartier. Von dort erfolgt die letzte Meile mit emissionsfreien Kleinfahrzeugen.

Beschreibung:

Ein Großteil innerstädtischer Lieferungen passt auf Lastenräder. Die Stadt gibt in Kooperation mit Logistikunternehmen eine Analyse der städtischen Lieferströme in Auftrag. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wird ein Pilotprojekt für 6-12 Monate gestartet. Die praktische Perspektive der Logistikbranche ist dabei entscheidend. Auf Basis der in der Pilotphase gewonnenen Erkenntnisse wird eine stadtweite Lieferlogistik entwickelt und ausgerollt.

Typische Einsatzfelder können sein

- Pakete
- Lebensmittel (privat und kleinere Betriebe)
- Gastronomie
- Apothekenlieferungen

Herausforderungen an die Infrastruktur:

- Breite der Radwege
- sichere Ladezonen
- Abstellmöglichkeiten
- Zugang zu Fußgängerzonen
- Topografie (Steigungen)

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg in Kooperation mit Logistikunternehmen. Wirtschaftskammer und Altstadtverband können eine Potenzialstudie in Auftrag geben, welche den Logistikbedarf städtischer Unternehmen erhebt.

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Finden passender Flächen für Microdepots.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Die effizientere Verteilung mit Kleinfahrzeugen und Lastenrädern würde eine Reduktion des motorisierten Lieferverkehrs bedeuten. V.a. für Fußgängerzonen (z.B. Getreidegasse, Linzergasse) wäre eine Reduktion größerer Lieferfahrzeuge eine erhebliche Entlast

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Moderne Citylogistik mit professionellen Radboten Intra -und intercity) Modell <https://swissconnect.ch/de/>

Themenfeld: Nachhaltige Lieferungen & Logistik

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/08fb738d-b9af-4391-b206-e124b3aad604/challenge>

Kurzbeschreibung:

Modell Swiss connect

<https://swissconnect.ch/de/>

Ein wirklich ökologisch und sozial verträgliches Expressliefersystem im Innerstädtischen Bereich welches ua mit der ÖBB und anderen Kooperationspartnern auch auf Intercity ausgebaut werden kann.

Beschreibung:

Vorbild <https://swissconnect.ch/de/>

Ökologisch professionell schnell

Vorraussetzungen und Vorteile:

- standardisiertes erstklassiges Material welches den Kurieren zur Verfügung gestellt wird - Fahrrad ,Kleidung Kommunikationstechnologie
- sehr guter Kollektivvertraglicher Lohn für die Kuriere
- Transportmöglichkeiten: Blut , Blutproben,OP Präparate, Medikamente, Zahnersatz uvam
- Animiert zum Radfahren durch breite Vorbildfunktion
- erspart innerstädtisch täglich hunderte Autofahrten

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt/ Österreichs Städte

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Fact finding mission bei Swiss connect best practice

<https://swissconnect.ch/de/>

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

der Wille ein 25 Jahre hervorragend funktionierendes System (in der gesamten Schweiz) nach Salzburg bzw Österreich zu übertragen und damit ein zentrales innovatives Modell in Salzburg zu beginnen und auf Österreich auszubauen. ÖBB geht demnächst in Probetrieb

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

viele Schweizer Städte

Swissconnect

<https://swissconnect.ch/de/>

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Schnell Sicher - Vorbildfunktion für Unternehmen und Privatpersonen

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)



Nachhaltiges Paketstation-Netz für Salzburg

Themenfeld: Nachhaltige Lieferungen & Logistik

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/8633afa3-6269-4b31-9088-e81df7d1df7c/challenge>

Kurzbeschreibung:

Solarbetriebene, flexible Paketstationen direkt vor Wohnanlagen reduzieren CO₂, vermeiden Zweitzustellungen und bringen mehr Sicherheit & Komfort für alle Generationen.
#NachhaltigeLogistik #SalzburgBewegen

Beschreibung:

Tamburi – Das nachhaltige Paketstation-Netz für Salzburg

1. Das Problem

In Salzburg wächst der Paketverkehr jährlich – und damit auch seine negativen Auswirkungen:

- **50 % aller Pakete** landen bei Nachbarn oder unbeaufsichtigt vor Türen.
- → Frust, Unsicherheit, Beschwerden der Bewohner:innen
- **Lieferwägen blockieren Einfahrten**, stehen im Halteverbot und verursachen Verkehr im Quartier.
- Hohe **CO₂-Belastung** durch Zweitzustellungen, Fehlfahrten und Retourwege.
- Das Thema „Paketzustellung“ wird zu einem der sichtbarsten Mobilitäts-Probleme im unmittelbaren Wohnumfeld.

Kurz: Die letzte Meile ist weder effizient noch nachhaltig – und betrifft alle Generationen.

2. Die Lösung: Tamburi Paketstationen

Tamburi entwickelt und betreibt **energieautarke, solarbetriebene Paketstationen**, die direkt in Wohnanlagen oder Mikro-Quartieren stehen:

- **Kein Stromanschluss**, kein Fundament, sofort einsatzbereit
- Modular erweiterbar (bis 128 Fächer)
- Eigenentwickelte Elektronik & Software, österreichisches Unternehmen
- Dezente, geräuschlose Lösung – ideal für Wohnumgebung
- Für **alle Zustelldienste** nutzbar – komplett carrier-neutral

3. Nachhaltige Wirkung für Salzburg

Die Wirkung im Sinne nachhaltiger Mobilität & Logistik ist deutlich:

- **Bis zu 80 % CO₂-Einsparungen**, wenn Paketstationen flächendeckend eingesetzt werden
- **Keine Zweitzustellungen mehr**, keine Sekundärwege der Bewohner
- **Weniger Lieferverkehr auf der Straße**, weniger Halteverstöße
- **Reduzierter Lärm und verbesserte Verkehrssicherheit**
- Paket kommt zum Menschen – nicht umgekehrt

Tamburi schafft die nachhaltigste „Letzte-Meile-Lösung“ für Salzburg.

4. Warum Salzburg?

Die Stadt Salzburg verfolgt ambitionierte Mobilitäts- und Klimaziele. Tamburi unterstützt diese unmittelbar:

- Entlastung von Einfahrten & Gehsteigen
- CO₂-Reduktion entsprechend ESG-Zielen
- Funktioniert in jedem dicht bebauten Stadtteil (keine Infrastruktur nötig)
- Ideal zur Integration in bestehende Mobilitäts- oder Smart-City-Projekte

Tamburi ermöglicht ein dichtes, lokales Paketstationsnetz – direkt vor der Haustüre.

5. Bewährte Erfolgsbeispiele

- **Klagenfurt:** Mehr als 100 Stationen, eine Station pro 1.250 Einwohner – erfolgreich im laufenden Betrieb
- Zahlreiche Referenzanlagen in Österreich bei großen Hausverwaltungen, Bauträgern und Kommunen.

→ Salzburg kann von Tag 1 auf Best Practices zurückgreifen.

6. Nutzen für die Bewohner:innen

- Pakete **kostenlos empfangen**, jederzeit
- Sofortige Abholcodes per SMS/E-Mail
- Auch **Retouren ohne Weg**
- Sicher, wettergeschützt, anonym
- Kein Lärm, kein Lieferverkehr direkt an der Haustür

7. Nutzen für die Stadt Salzburg

- Tamburi übernimmt **Bau, Betrieb, Service & Wartung – komplett kostenlos** für die Stadt
- 24/7-Hotline – gesamte Bewohnerkommunikation inklusive
- Flexible Standortwahl, jederzeit versetzbar
- Sofortige Verkehrsentlastung und Klimawirkung

Warum Tamburi perfekt zu „Gemeinsam bewegen wir Salzburg“ passt

Ziel der Initiative: Mobilität nachhaltiger, smarter und generationenfreundlich gestalten.

- Tamburi reduziert Verkehrsaufkommen & Emissionen
- schafft Sicherheit vor Wohnanlagen
- bietet einen messbaren Beitrag zu CO₂-Zielen
- verbessert Lebensqualität im Wohnumfeld
- ist sofort skalierbar und kosteneffizient für die Stadt

Tamburi ist der schnellste, günstigste und wirkungsvollste Hebel, um nachhaltige Logistik in Salzburg Realität werden zu lassen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Tamburi Betriebs GmbH

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Da wir für das Aufstellen der Paketkästen weder einen Stromanschluss noch ein Fundament benötigen, ist die einzige Herausforderung eine Aufstellgenehmigung.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Stadt Klagenfurt: <https://tinylink.net/SnGhy>

Wiener Stadtwerke "WienBox": <https://tinylink.net/YCAwH>

ÖBB: <https://tamburi.at/oebb/>

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Bis zu 80% CO2 Einsparung, wenn Paketstationen flächendeckend eingesetzt werden.

Keine Zweitzustellungen mehr.

Weniger Lieferverkehr auf der Straße.

Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Paketmitnahme mit dem Post-Obus

Themenfeld: Nachhaltige Lieferungen & Logistik

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/8ac3dfd6-d76a-4d71-b2ab-52b8380af58d/challenge>

Kurzbeschreibung:

Die mobile Paketstation besteht aus einem neuen Hänger hinter dem Obus, bei dem private und gewerbliche Kunden Pakete aufgeben und entnehmen können.

Durch eine geänderte Linienführung gibt es jetzt spezielle Post-Obus-Linien, die täglich das gesamte Netz einmal durchqueren.

Beschreibung:

Hurra, der Postbus ist zurück.

Die mobile Paketstation besteht aus einem neuen Hänger hinter dem Obus, bei dem private und gewerbliche Kunden Pakete aufgeben und entnehmen können.

Durch eine geänderte Linienführung gibt es jetzt spezielle Post-Obus-Linien, die täglich das gesamte Netz mindestens einmal durchqueren, um so alle Haltestellen des Netzes zu verbinden. Damit entfällt ein aufwendiges Umladen der Postsendungen zwischen den bisherigen einzelnen Linien.

Dies sind primär Lieferungen und Sendungen innerhalb der Stadt, aber auch externe Lieferungen wären möglich, wenn gewerbliche Anbieter wie Amazon ihre Lieferungen durch das Obusnetz verteilen.

Über eine Kamera am Anhänger behält der Busfahrer das Be- und Entladen am Hänger im Auge. Informationen über den Busfahrplan, Bestellung, Zustellung und Abholung erfolgt über eine App. Ziel ist eine Reduzierung des Liefer- und Zustellverkehrs in der Stadt durch ein neues Angebot der Salzburg AG.

Wie läuft es ab: Der Kunde möchte ein Paket von Stadtteil A nach Stadtteil B transportieren. Er registriert sein Paket mit entsprechender Größe in der App. Er bekommt dann die nächstgelegene Haltestelle, den Zeitpunkt der Ankunft und das Postfach im Hänger mitgeteilt, dort packt er das Paket in das Fach und ab geht die Post.

Der Empfänger bekommt eine Mitteilung, wann er das Paket bei seiner nächsten Haltestelle abholen kann, dies erfolgt zumeist noch am selben Tag, spätestens am Folgetag, da ja der Post-Obus durch seine neue Linienführung alle Haltestellen im Stadtgebiet mindestens einmal am Tag anfährt.

Natürlich können auch private Kunden den Service nutzen.

Was man noch überlegen könnte. ob bei einem kostenlos ÖPNV auch der Paketdienst kostenlos wäre, damit bekommt der Post-Obus im Sinne des Umweltschutzes einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den klassischen Postzustellern.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Die Salzburg AG zusammen mit gewerblichen Postzustellern

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Neue Technik für die Obusse, Hänger, Kameras usw.

Neue Linienführungen für die Post-Obusse,

Neue App für die Kunden, neues Logistikkonzept für gewerbliche Kunden.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

der historische Postbus

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

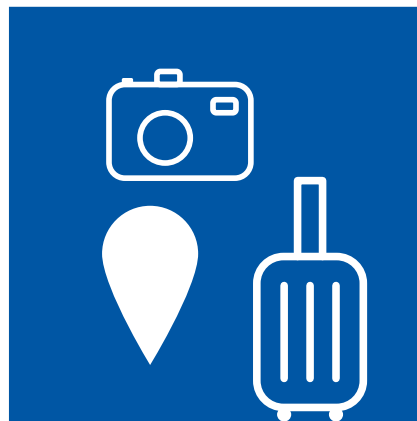
Verringerung des Lieferverkehrs in der Stadt gerade bei Kleinlieferungen, die der Post-Obus übernehmen könnte

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Themenfeld

Unterwegs als Gast



Park & Ride

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/44cc57b5-a4f7-43d5-8df3-05ca4c5f24c2/challenge>

Kurzbeschreibung:

Ausbau von Park & Ride-Anlagen außerhalb der Stadt

Beschreibung:

Um den Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, sollte das Angebot an Park-&-Ride-Parkplätzen außerhalb der Stadt weiter ausgebaut werden. Ziel ist es, dass Besucherinnen und Besucher sowie Touristinnen und Touristen ihr Auto bereits am Stadtrand abstellen und anschließend mit öffentlichen Verkehrsmitteln bequem ins Stadtzentrum fahren.

Dazu könnten zusätzliche Park-&-Ride-Anlagen an wichtigen Einfahrtsstraßen und Autobahnabfahrten errichtet werden. Diese sollten direkt an gut frequentierte Bus- oder O-Bus-Linien angebunden sein, die in kurzen Intervallen in die Innenstadt fahren. Eine klare Beschilderung bereits auf den Zufahrtsstraßen sowie attraktive Kombitickets für Parken und öffentliche Verkehrsmittel würden die Nutzung zusätzlich erleichtern.

Durch ein erweitertes Park-&-Ride-System könnte der Autoverkehr in der Innenstadt deutlich reduziert werden. Gleichzeitig würden Staus, Parkplatzsuche und Umweltbelastung verringert, während Besucherinnen und Besucher trotzdem eine einfache und komfortable Möglichkeit hätten, das Stadtzentrum zu erreichen.

Dieser Ansatz trägt dazu bei, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern und den öffentlichen Verkehr stärker zu nutzen.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Kosten: Bau und Betrieb neuer Park-&-Ride-Anlagen sind teuer.

Flächen: Geeignete Standorte am Stadtrand müssen gefunden werden.

Verkehrsanbindung: Gute und häufige Busverbindungen ins Zentrum sind notwendig.

Akzeptanz: Autofahrer müssen bereit sein, auf öffentliche Verkehrsmittel

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Weniger Verkehr in der Innenstadt

Weniger Staus und Parkplatzsuche

Bessere Luftqualität und weniger Lärm

Mehr Nutzung von Bus und öffentlichen Verkehrsmitteln

Angenehmere Innenstadt für Bewohner und

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)

QR code navigation

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/068fbe27-3344-4cec-a0f9-8a0a90b45f5c/challenge>

Kurzbeschreibung:

An bushaltestellen in salzburg werd QR codes angebracht. Touristen können diese leicht mit dem smartphone eonscannen und bekommen hilfreiche informationen. zb.:nächste verbindungen bus; einfach routen zu den nächsten sehenswürdigkeiten;welcher bus zu nehmen ist;leichte navigation

Beschreibung:

touristen finden sich leichter zurecht auf beliebigen sprachen, weniger verwirrung, kostengünstig für die stadt, mehr touristen nehmen busse da es einfach ist zu navigieren

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Salzburh

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

stadt salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

müsste an den wichtigsten bushaltestellen angebracht werden und eine website erstellt werden

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

touristen nehmen mehr öffis

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Salzburg, das Tor in die Alpen

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/a50cf105-e65b-49a5-bda8-1e8fc5d29706/challenge>

Kurzbeschreibung:

Verkehrspolitisch ist Salzburg sehr interessant, da es Ausgangspunkt für neue Verkehrsverbindungen per Rad in die Alpen bilden könnte, das Auto bleibt auf dem P+R Parkplatz in Salzburg, anstatt Stau wird ab da entspannt auf neuen spektakulären Abschnitten an der Salzach geradelt.

Beschreibung:

Schwerpunkt sind neue leistungsfähige Radschnellwege Richtung Süden und Südosten, der Gast für den Tennengau oder den Pongau stellt sein Fahrzeug auf einem P+R Parkplatz in Salzburg ab und radelt ab dort mit seinem eigenen E-Bike bzw. mit einem gemieteten E-Bike über die Radschnellwege an sein Zielort.

Aber auch ein gemischter Verkehr von Bahn und Rad wäre denkbar inklusive möglichen Übernachtungen unterwegs.

Dazu gehören auch entsprechende Übernachtungsangebote in Salzburg, abends in Salzburg ankommen und am Morgen dann frisch gestärkt in die Berge.

Dies entlastet nicht nur die Autobahnen und Bundesstraßen, sondern auch die Urlaubsgebiete vom motorisierten Individualverkehr.

Teile der neuen Radschnellwege mit integrierten Rastplätzen und E-Bike Lademöglichkeiten wären neue spektakuläre Streckenabschnitte z.B. im Bereich Salzachklamm, Salzachöfen, der Radweg wird so selber zur beliebten Sehenswürdigkeit. Vorbild könnte z.B. der neue spektakuläre Radweg direkt über dem Gardasee sein.

Spannend wären dabei auch spezielle Urlauberfahräder, die man in Salzburg mieten kann, E-Lastenräder, die problemlos das Gepäck aufnehmen und trotzdem ein entspanntes Radeln ermöglichen.

Perfekt wären all inklusive Reisen, d.h. neben der eigentlichen Reise sind die Stellplätze in Salzburg, die E-Bikes und eine mögliche Übernachtung hin oder retour inklusive.

Der Urlaubsbeginn und das Urlaubsende werden so viel intensiver und naturnaher.

Und wem es körperlich zu anstrengend wird, hat immer noch die Möglichkeit der Radmitnahme mit der parallel verlaufenden Bahn.

Auch Salzburg profitiert, Urlauber, die sonst vorbeifahren, kommen so in die Stadt und erkunden es mit ihrem Bike.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Stadt und Umland

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt und Land Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Ziel ist eine perfekte Infrastruktur für Radurlauber, inklusive Stellplätzen, Übernachtungsmöglichkeiten in Salzburg, perfekte Anbindung an Radschnellwege Richtung Süden und einer möglichen Badmitnahme, entsprechende Verleihmöglichkeiten von Urlauber E-Lastenrädern

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

aktuell ist es individuell möglich, sein Auto in Salzburg zu hinterlassen und ab da mit dem Rad zum eigentlichen Urlaubsort zu fahren.

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Reduzierung der motorisiertem Individualverkehrs in den Urlaubsgebieten, anstatt Stau beginnt und endet der Urlaub mit einem Naturerlebnis

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Smart Heritage Mobility – Salzburgs Weg zum autonomen Tourismus-Hub 2035

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/c10b8c56-3982-44b4-8535-6cbb1febbac2/challenge>

Kurzbeschreibung:

Salzburg wird zur „Smart Heritage Mobility“-Modellstadt! Autonome E-Shuttles lösen das „Letzte Meile“-Problem für Gäste, entlasten Ortskerne, stoppen den Overtourism durch KI-Gästelenkung. Effizient, fahrerunabhängig; perfekt integriert via Guest Mobility Ticket.

Beschreibung:

Die Vision: Vom Verkehrsinfarkt zur Weltklasse-Experience Salzburg war immer ein Ort der Begegnung – vom mittelalterlichen Handelsknoten bis zum modernen Kultur-Hotspot. Doch heute steht die Stadt an einem Wendepunkt: Der „touristische Take-off“ des 19. Jahrhunderts (Eisenbahn) braucht im 21. Jahrhundert ein Äquivalent, um die Balance zwischen Rekordtourismus und Lebensqualität zu wahren. Unsere Vision: Salzburg als europäische Modellstadt für „Smart Heritage Mobility“. Autonome Mobilität ist kein reines Verkehrsprojekt – sie ist das Betriebssystem für den Tourismus der Zukunft. Der Hebel: Autonomie als Lösung für drei Kernprobleme Die „Letzte Meile“ (Station-to-Door): 75 % der Gäste reisen noch immer mit dem Auto an, weil der Transfer vom Bahnhof zum Hotel/Skilift als mühsam gilt. Autonome On-Demand-Shuttles schließen diese Lücke nahtlos und machen die Bahnreise zur attraktiven

Primäroption. Fachkräftemangel & Effizienz: Autonome Flotten lösen das Problem des Personalmangels bei Skibussen und Shuttles. Sie senken Betriebskosten langfristig um bis zu 60 % und ermöglichen einen 24/7-Service ohne starre Fahrpläne. **Besucherlenkung (De-Crowding):** Durch KI-gestützte Echtzeit-Daten werden Gästeströme autonom gelenkt. Ist die Getreidegasse überfüllt, schlägt das System alternative Ziele vor und passt die Taktung der Shuttles dorthin automatisch an. **Strategisches Modell:** Das „Salzburg-Backbone“ Wir schlagen ein integriertes System vor, das auf bestehenden Stärken aufbaut: **Enabler „Guest Mobility Ticket“:** Das Ticket ist die Währung. Es sichert die kritische Masse an Nutzer:innen und finanziert den autonomen Betrieb quer. **Mobilitäts-Hubs:** Aufbau strategischer Hubs (Salzburg, Bischofshofen, Zell am See), an denen der Umstieg vom Fernverkehr in autonome Regionalflotten erfolgt. **Governance durch „Salzburg Verkehr“:** Um den Abfluss von Wertschöpfung an internationale Plattformen (Uber/Tesla) zu verhindern, steuert der SVV als regionaler Orchestrator das System. **Umsetzungs-Roadmap 2035** Phase 1 (2025–2027): Aufbau von „Reallaboren“ in Pilotregionen (z. B. Koppl/Digibus-Erweiterung) und Skipisten-Zubringern. Phase 2 (2028–2030): Volle Integration in das Salzburger Ticketing und Start der On-Demand-Flotten. Phase 3 (2031–2035): Skalierung auf das gesamte Bundesland. Autonome Mobilität wird zum Standard-Service für jeden Gast. **Fazit:** Steuerung statt Zufall Technologie allein erzeugt keine Nachhaltigkeit. Aber richtig gesteuert, wird autonome Mobilität zum stärksten Instrument für einen klimafreundlichen Qualitätstourismus. Salzburg 2035 wird nicht mehr vom Verkehr dominiert, sondern durch intelligente Bewegung belebt.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Gesamtstadt Salzburg und touristisches Umland

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt und Land Salzburg, SVV

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Rechtliche - die Zulassung Autonomer Fahrzeuge ist in Europa gerade im Gange, in USA ist das in manchen Städten bereits umgesetzt.

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Deutschland (Rhein-Main-Gebiet - Darmstadt, Offenbach, Langen, Egelsbach, Bad Birnbach, München, Kelheim), Österreich (Linz), Norwegen (Stavanger), Frankreich (Lyon)

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Reduktion des Individualverkehrs, massive Ökologisierung und CO₂-Reduktion durch den Einsatz der vollelektrischen Shuttles (als Nebeneffekt eine bedeutende Lärmreduktion in der Stadt), vor allem aber eine Reduktion der Anreise (derzeit reisen 75% der Gäst

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)

Smart Tourism Salzburg

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/5b8b9e2e-d3c8-46bb-9b5f-e8b55a5b801c/challenge>

Kurzbeschreibung:

„Smart Tourism Salzburg“ ist ein innovatives, KI-gestütztes Informationssystem für Gäste und Einheimische. Interaktive Terminals im Stadtgebiet sowie eine begleitende App bieten personalisierte Empfehlungen, Echtzeitdaten zu Sehenswürdigkeiten oder Veranstaltungen.

Beschreibung:

Salzburg zählt zu den beliebtesten Tourismusdestinationen Europas, steht jedoch zunehmend vor Herausforderungen wie Besucherüberlastung in der Altstadt, ungleich verteilten Touristenströmen und einem steigenden Bedarf an verständlicher, aktueller Information.

Das Projekt „Smart Tourism Salzburg“ setzt genau hier an:

Durch ein Netzwerk aus KI-gestützten, interaktiven Informationspunkten („Smart Points“) im gesamten Stadtgebiet werden Besucher:innen intelligent durch die Stadt geleitet.

Terminals:

- personalisierte Empfehlungen (z. B. je nach Interesse, Zeitbudget, Wetter)
- mehrsprachige Sprachsteuerung (KI-Chatbots)
- Live-Daten (Wartezeiten, Besucherandrang, Öffnungszeiten)
- Navigation zu weniger überlaufenen Alternativen
- Integration von Events, Gastronomie und Mobilität

Ergänzt wird das System durch eine **App**, die:

- individuelle Tagespläne erstellt
- Push-Nachrichten bei Änderungen sendet (z. B. volle Sehenswürdigkeiten)
- Gamification-Elemente bietet (z. B. „Entdecke unbekannte Orte“)
- nachhaltige Routen vorschlägt (zu Fuß, Rad, Öffis)

Alle Attraktionen, Betriebe und Verkehrssysteme werden in einer zentralen Plattform vernetzt, alle Orte kommunizieren miteinander. So entsteht ein „digitales Ökosystem“, das nicht nur Informationen bereitstellt, sondern aktiv Besucherströme steuert.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Altstadt

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg in Kooperation mit FHs oder Technologieunternehmen

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Datenschutz, Hohe Anfangsinvestitionen, Wartung und technische Zuverlässigkeit, Akzeptanz bei Nutzern (ältere Personen)

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Entlastung überfüllter Orte in Salzburg, bessere Verteilung von Besucherströmen, höhere Zufriedenheit bei Touristen, Stärkung nachhaltigen Tourismus, modernes, innovatives Stadtimage

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)



Touristenbusse Aussteigestelle

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/05dc20e2-5330-4010-8608-091fdbe1a5e1/challenge>

Kurzbeschreibung:

....um die Paris-Lodron - Straße frei für Radweg zu machen, die Touristenbusausstiegsstelle in der Schwarzstraße zwischen Müllner Steg und Bahnbrücke. Der Spazierweg an der Salzach in die Stadt kurz und schön. Die Touristenbusse fahren über die Auerspergstraße zum Parkplatz Nord.

Beschreibung:

....um die Paris-Lodron - Straße frei für Radweg zu machen, die Touristenbusausstiegsstelle in der Schwarzstraße zwischen Müllner Steg und Bahnbrücke salzachseitig verlegen. Die Parkplätze gehören dort selbstverständlich gestrichen. Der Spazierweg an der Salzach in die Stadt ist kurz und schön für die Tourist:innen. Die Touristenbusse fahren dann über die Auerspergstraße zum Parkplatz Nord. Für gehobilderte Besucher:innen könnte man einen kleinen Elektrobus anbieten, der diese Menschen bis zum Feingoldsteg bringt.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Andräviertel

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

Paris-Lodron-Straße, Schwarzstraße

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Im Bereich der "Neuen Haltestelle" die Parkplätze streichen. Aus einer erhöhten Busabgabe kann der kleine Elektrobuss finanziert werden.

**Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?
Falls ja, bitte zähle sie hier auf:**

nein

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Platz für Radweg in der Paris-Lodron-Straße, kürzerer Aufenthalt, bzw. Strecke der Touristenbusse in der Stadt. Aufteilung der Touristen auf Müllner Steg und Feingoldsteg.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Senior:innen (ab 65 Jahre)



Vom Parkplatz zum Park — Salzach-Ufer am Imberg neu denken

Themenfeld: Unterwegs als Gast

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/8cd36952-f5a9-4a54-b8f5-2c50ab71e741/challenge>

Kurzbeschreibung:

Umwandlung des asphaltierten Parkplatzes an der Salzach neben dem Monkeys in eine grüne, öffentlich nutzbare Aufenthaltsfläche.

Beschreibung:

Eine der schönsten Lagen Salzburgs — direkt am Wasser, mit Blick auf Altstadt und Festung — dient heute als Pkw-Stellplatz. Diese Fläche soll zu einem grünen, frei zugänglichen Stadtraum umgewandelt werden. Denkbar sind verschiedene Varianten oder eine Kombination: ein gestalteter Park in Anlehnung an Mirabell, eine moderne Interpretation mit Wildblumenwiese und Bestäuberhabitat, ein Spielplatz für die Anrainer:innen und Kinder der nahen Altstadt oder ein offener Kulturraum mit kleiner Bühne. Leitgedanke: Asphalt entsiegeln, Stadtklima verbessern, Aufenthaltsqualität schaffen — statt eine Top-Lage als Auto-Lager zu opfern.

Für welche/n Stadtteil/e ist die Idee gedacht? (Bitte Stadtteil/e oder „Gesamtstadt“ anführen.)

Rechte Altstadt, Imbergstraße — Salzach-Uferbereich.

Falls möglich, bitte gib den Umsetzungsort an (Straßenname, Hausnummer):

arkplatz an der Salzach auf Höhe Imbergstraße 2a (direkt vor dem Monkeys cafe.bar).

Wer könnte diese Idee aus deiner Sicht umsetzen? (z.B. Stadt Salzburg, Du selbst, ein bestimmtes Unternehmen, Verein, ...)

Stadt Salzburg (Stadtplanung, Garten- & Friedhofsamt, Tiefbau) im Lead; idealerweise mit einem Beteiligungsformat für Anrainer:innen, Schüler:innen und der lokalen Gastronomie. Förderung über Klimafonds Land Salzburg / EU-Fördermittel für Hitzeinsel-Anpas

Welche Herausforderungen (rechtlich, technisch, finanziell) siehst du? (2-3 Sätze)

Politisch heikel ist der Wegfall öffentlicher Stellplätze — braucht klares Kompensationskonzept (Tiefgaragen, Anrainerparkzonen). Rechtlich: Welterbestatus Altstadt = Sichtachsen und Materialwahl müssen mit UNESCO-Vorgaben abgestimmt werden. Technisch: Hochwasserschutz Salzach (F

Kennst du erfolgreiche ähnliche Konzepte/Projekte (z.B. aus anderen Städten)?

Falls ja, bitte zähle sie hier auf:

Wien: Pocket Park am Donaukanal (versiegelte Fläche → grüner Aufenthaltsraum). Paris: Plan „Parking to Park“ mit tausenden umgewandelten Stellplätzen seit 2020. Madrid Río: Großprojekt zur Rückgewinnung der Flussufer für Park und Aufenthalt. München: Pock

Welche Wirkung erwartest du? (Ökologische Wirkung, profitierende Zielgruppen, geschätzte Reichweite, etc.)

Ökologisch: Entsiegelung, Mikroklima-Verbesserung, weniger Hitzeinsel an einem stark sonnenexponierten Ufer, Habitat für Bestäuber. Zielgruppen: Anrainer:innen Steingasse/Imberg, Familien aus der Altstadt, Tourist:innen, Gastronomie-Gäste der Umgebung. Re

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)