



STADT : SALZBURG

STADT. BEWEGEN

Salzburger
Mobilitätsplan 2040

GEWINNERIDEEN

des IdeaSpace-Ideenbewerbs:

**Gemeinsam bewegen wir Salzburg
Richtung Mobilitätszukunft 2040**

Im Auftrag von:

zukunftswege.at

Bewegende Ideen
zur Mobilität für morgen



Durchgeführt von:

ideaSpace
by salzburgresearch

INHALT

Allgemeine Informationen über den Ideenbewerb	2
Die Gewinnerideen	4

Alle in diesem Dokument verwendeten Bilder wurden von den Ideeneinreicher:innen über IdeaSpace zur Verfügung gestellt. Sie wurden von den Einreicher:innen selbst erstellt und teilweise unter Verwendung von Künstlicher Intelligenz (KI) erzeugt oder bearbeitet.

Verantwortliche Personen:

Projektleiter Mobilitätsplan 2040

Michael Schwifcz, MSc

Stadt Salzburg

Amt für Stadtplanung und Verkehr

Schwarzstraße 44, 5020 Salzburg

M. mobilitaetsplan2040@stadt-salzburg.at

W. <https://www.stadt-salzburg.at/sump>

IdeaSpace Managerin

Dr. Birgit Kolb, LL.M.oec.

Salzburg Research Forschungsgesellschaft mbH

Innovation & Value Creation

Jakob-Haringer-Straße 5/3, A-5020 Salzburg

M. info@ideaspace.cc

W. <https://ideaspace.cc>

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung!

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Der Ideenbewerb „*Gemeinsam bewegen wir Salzburg Richtung Mobilitätszukunft 2040*“ wurde von der [Stadt Salzburg](#) und [zukunftswege.at](#) über die Plattform IdeaSpace, betrieben von der [Salzburg Research Forschungsgesellschaft mbH](#), im Rahmen der Erstellung des Salzburger Mobilitätsplans 2040 durchgeführt, um die Bürger:innen und ihre Vorstellungen bestmöglich einzubinden.

Ziel war es, konkrete und umsetzbare Ideen von der Bevölkerung für Maßnahmen zu finden, um die beschlossenen Ziele des Salzburger Mobilitätsplans 2040 zu erreichen.

Von 1. März 2026 bis 30. April 2026 konnten Ideen im IdeaSpace eingereicht werden. Begleitend fanden vier Workshops in verschiedenen Stadtteilen Salzburgs statt, um die Bevölkerung über den Prozess zu informieren, zum Mitmachen zu motivieren und gegebenenfalls interessierte Personen bei der Einreichung zu unterstützen.

Im Anschluss erfolgte ein Community-Voting (offen für alle Bürger:innen) sowie eine Bewertung durch eine 14-köpfige Fachjury (Mai-Juni).

Ideen konnten in folgenden 9 Themenfeldern, die auf den Zielen des Salzburger Mobilitätsplans basieren, eingereicht werden:



1. Zu Fuß unterwegs

Wie können wir Wege zu Fuß in Salzburg angenehmer und sicherer machen?

Gesucht waren Ideen für schöne, barrierefreie Gehwege, sichere Straßenübergänge und mehr Plätze zum Verweilen. Auch Vorschläge zur Gestaltung des öffentlichen Raums waren willkommen – damit sich alle gerne zu Fuß bewegen. (*Weitere Infos zum Ziel Fußverkehr [hier](#).*)

2. Radfahren

Wie wird das Radfahren in unserer Stadt noch attraktiver?

Wir suchten Ideen für sichere Radwege, bessere Abstellmöglichkeiten, fahrradfreundliche Straßen und neue Angebote wie Sharing-Systeme oder Lastenräder – für Groß und Klein. (*Weitere Infos zum Ziel Radverkehr [hier](#).*)

3. Bessere Öffis

Wie können Bus, Bahn und andere Öffis besser werden?

Vorschläge konnten sich auf häufigere Verbindungen, neue Linien, komfortable Haltestellen oder digitale Infos für Fahrgäste beziehen – damit das Fahren mit den Öffis einfacher und angenehmer wird. (*Weitere Infos zum Ziel Öffentlicher Verkehr [hier.](#)*)

4. Motorisiert unterwegs

Wie kommen alle, die auf das Auto angewiesen sind, gut und staufrei durch Salzburg?

Der Platz auf unseren Straßen ist begrenzt. Damit alle, die auf das Auto angewiesen sind, gut unterwegs sein können, müssen wir den Autoverkehr insgesamt reduzieren. Gesucht waren Ideen, wie das gelingen kann – etwa durch clevere Verkehrssteuerung, Parklösungen, Carsharing oder neue Konzepte für den Straßenraum. (*Weitere Infos zum Ziel Motorisierter Individualverkehr (MIV) [hier.](#)*)

5. Mitmachen & Bewusstsein schaffen

Wie können wir allen Lust auf nachhaltige Mobilität machen?

Hier waren kreative Aktionen, Bildungsprojekte oder Kampagnen gefragt, die zeigen, wie gut umweltfreundliches Unterwegssein funktioniert – und Spaß macht. (*Weitere Infos zum Ziel Mobilitätsmanagement [hier.](#)*)

6. Mobil für alle Generationen

Wie bleibt Salzburg für alle gut erreichbar – egal ob jung oder alt?

Gesucht waren Ideen für sichere Schulwege, barrierefreie Zugänge, altersgerechte Angebote und Verkehrslösungen, die niemanden ausschließen. (*Weitere Infos zum Ziel Mobilität für alle [hier.](#)*)

7. Saubere Antriebe & neue Technologien

Wie kommen wir zu einer klimafreundlichen Mobilität?

Wir freuten uns über Vorschläge zu Elektro- oder Wasserstoff-Antrieben, zu mehr Ladepunkten oder zur Umstellung von Fahrzeugflotten – damit Salzburg sauber unterwegs ist. (*Weitere Infos zum Ziel Dekarbonisierung [hier.](#)*)

8. Nachhaltige Lieferungen & Logistiklösungen

Wie kommen Lieferungen umweltfreundlich in die Stadt?

Gesucht waren Ideen für nachhaltige Logistik, z. B. durch Lastenräder, Mikro-Depots oder Paketboxen, die Verkehr und Emissionen verringern. (*Weitere Infos zum Ziel City-Logistik [hier.](#)*)

9. Unterwegs als Gast

Wie wird Reisen für Gäste umweltfreundlicher und die Stadt entlastet?

Gesucht waren Ideen, wie Tourist:innen klimafreundlich an- und abreisen, sich nachhaltig in der Stadt fortbewegen und Verkehrsbelastungen reduziert werden können – etwa durch Park+Ride-Angebote, Sharing-Lösungen, smarte Lenkungssysteme oder attraktive Kombi-Tickets. (*Weitere Infos zum Ziel Tourismusmobilität [hier](#).)*

Insgesamt wurden 557 Ideen eingereicht. Alle Einreichungen wurden gemäß den Teilnahmebedingungen (z.B. Einreicherlimit, inhaltlich ähnliche Ideen) überprüft. Nach dieser Prüfung verblieben noch 434 im weiteren Bewerb, wovon eine Idee pro Themenfeld zur Gewinneridee gekürt und in den fachlichen Entwurf des Maßnahmenkatalogs zum Mobilitätsplan 2040 aufgenommen wird. Zusätzlich erfolgen folgende Auszeichnungen:

- 1 Communitygewinneridee (Idee mit den meisten Likes)
- 1 Idee „Out of the Box“ (Idee mit der höchsten Punktezahl beim Kriterium „Originalität“)
- 1 Beste Jugendidee (Höchste Punktezahl in der Altersgruppe bis 18 Jahre)

DIE GEWINNERIDEEN

- **„Zu Fuß Unterwegs“:** Gartenstraße Salzburg – Wohnstraßen zurück an die Menschen
- **„Radfahren“:** Strategische Weiterentwicklung des Salzburger Radhauptliniennetzes durch Bodenmarkierungen (Leitbild Lyon)
- **„Bessere Öffis“:** BRT Light
- **„Motorisiert unterwegs“:** Zufahrt Ja, Durchfahrt Nein
- **„Mitmachen & Bewusstsein schaffen“:** Mobilitätsagentur Salzburg
- **„Mobil für alle Generationen“:** Gendergerechte Stadtplanung
- **„Saubere Antriebe & Technologien“:** Salzburg Autonom – Das fehlende Puzzleteil für einen staufreien Stadtraum
- **„Nachhaltige Lieferungen & Logistik“:** Nachhaltiges Paketstation-Netz für Salzburg
- **„Unterwegs als Gast“:** Vom Parkplatz zum Park — Salzach-Ufer am Imberg neu denken

-
- **Communitygewinneridee:** Begegnungszonen/Schulstraßen vor Schulen und Kindergärten
 - **Out of the Box:** Salzburg Autonom – Das fehlende Puzzleteil für einen staufreien Stadtraum
 - **Beste Jugendidee:** Gemeinsam zur Schule – Salzburg Mobility Pods

Themenfeld

Zu Fuß unterwegs





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)

Ersteller:in (Username): Mathias Stadler

Themenfeld Radfahren





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 Freilassing 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 Menschen zu öffnen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Ersteller:in (Username): LARBI MESKINE RODRIGUEZ

Themenfeld Bessere Öffis





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)

Ersteller:in (Username): N Leitner

Themenfeld

Motorisiert unterwegs





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, Durch-

gangsverkehr 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)

Ersteller:in (Username): Erik Schnaitl

Themenfeld

Mitmachen & Bewusstsein schaffen





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 Gewinndebate 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 Rücken- deckung der politischen Entscheider für die notwendigen Mobilitätsmaßnahmen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Ersteller:in (Username): Erik Schnaitl

Themenfeld

Mobil für alle

Generationen





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 Perso-

nen 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 Zebra-streifen 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 Prüfrahmen (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)

Ersteller:in (Username): Katha He

Themenfeld

Saubere Antriebe & Technologien





Salzburg Autonom – Das fehlende Puzzleteil für einen stau- freien 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 Einfallsstraßen 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 Fellinger, 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)

Ersteller:in (Username): Leo Fellingner

Themenfeld Nachhaltige Lieferungen & Logistik





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 Verkehrsentslastung 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)

Ersteller:in (Username): Stefan Ritzinger



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):

Parkplatz 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-Anpassung.

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: Pocket Parks im Glockenbachvi

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. Reichweite: täglich mehrere

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)

Ersteller:in (Username): Paul Wolfgruber

Communitygewinner- idee



Begegnungszonen/Schulstraßen vor Schulen und Kindergärten

Themenfeld: Zu Fuß unterwegs

<https://my.ideaspace.cc/v4/explore/ideas/69cfb8af-7253-41e1-8e77-aef5e82c1ea9/challenge>

Kurzbeschreibung:

Vor allen Schulen und Kindergärten sollen Begegnungszonen oder Schulstraßen entstehen. Niedrige Geschwindigkeiten und mehr Platz für Kinder erhöhen die Sicherheit. Zudem entstehen angenehme Aufenthaltsbereiche, die das Bringen und Abholen sicherer und stressfreier machen.

Beschreibung:

Begegnungszonen sind Straßenbereiche, in denen alle Verkehrsteilnehmer:innen – Fußgänger:innen, Radfahrende und Autos – den Straßenraum gemeinsam nutzen. Fußgänger:innen dürfen sich dabei im gesamten Straßenraum bewegen, während der motorisierte Verkehr (und auch Radfahrende) besondere Rücksicht nehmen muss und nur mit maximal 20 km/h fahren darf.

Bei Schulstraße wird die Fahrbahn temporär für den regulären Autoverkehr gesperrt und stattdessen für die Kinder und Jugendlichen geöffnet. Damit wird das Verkehrsaufkommen insbesondere zu Schulbeginn reduziert und Eltern sowie Kinder ermutigt, zumindest einen Teil des Schulweges klimafreundlich mobil zurückzulegen.

Gerade vor Schulen und Kindergärten können diese Instrumente einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Ein weiterer Vorteil liegt in der Aufwertung des öffentlichen Raums. Straßen vor Bildungseinrichtungen können stärker als Aufenthalts- und Begegnungsräume genutzt werden. Sitzgelegenheiten, Bäume, sichere Querungsmöglichkeiten oder kleine Spielflächen machen den Schulvorplatz zu einem lebendigen Ort für Kinder, Eltern und Pädagog:innen.

Begegnungszonen oder Schulstraßen können auch dazu beitragen, dass mehr Kinder selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Wenn das Umfeld sicher und angenehm gestaltet ist, verzichten Eltern eher darauf, ihre Kinder mit dem Auto direkt vor die Schule zu bringen. Dadurch sinkt der Bringverkehr und die Situation vor der Schule wird insgesamt ruhiger und übersichtlicher.

Die Umsetzung solcher Zonen ist meist relativ einfach und kostengünstig möglich. Neben der rechtlichen Ausweisung können Markierungen, Möblierung oder temporäre Elemente wie Pflanztröge und Sitzgelegenheiten eingesetzt werden, um den Straßenraum neu zu strukturieren. Begegnungszonen oder Schulstraßen vor allen Schulen und Kindergärten sind damit eine wirksame und rasch umsetzbare Maßnahme, um Verkehrssicherheit zu erhöhen, den öffentlichen Raum aufzuwerten und Kindern mehr selbstständige Mobilität zu ermöglichen.

Grundsätzlich sind die Maßnahmen nicht nur für einzelne Standorte gedacht, sondern als Konzept, das bei möglichst vielen Schulen und Kindergärten angewendet werden sollte. Die konkrete Ausgestaltung kann je nach Standort unterschiedlich sein. In manchen Fällen eignet sich eine dauerhafte Begegnungszone, in anderen Fällen könnte eine zeitlich beschränkte Schulstraße während der Bring- und Abholzeiten sinnvoller sein.

So oder so sollte das Ziel sein, vor Bildungseinrichtungen insgesamt sichere, ruhige und kindgerechte Straßenräume zu schaffen, in denen das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren attraktiver wird und der Bringverkehr mit dem Auto reduziert werden kann.

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)

Politischer Mut

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.)

Ein sicheres Schul- und Kindergartenumfeld.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Erwachsene (19 bis 64 Jahre)

Ersteller:in (Username): Erik Schnaitl

Out of the Box



Salzburg Autonom – Das fehlende Puzzleteil für einen stau- freien 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 Einfallsstraßen 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 Fellinger, 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)

Ersteller:in (Username): Leo Fellingner

Bestes Jugendprojekt



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. (Volksschule 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 mehrere Autofahrten ersetzen.

Zu welcher Altersgruppe gehörst du?

Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)

Ersteller:in (Username): Anita Angi