

# Bericht an den Gemeinderat

GZ: A10/8 – 009342/2020/0001  
 A10 – 009408/2020/0001

BearbeiterIn:  
 A10/8: Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Barbara Urban  
 A10: Mag. Christian Nußmüller

Betreff:  
 Steuerungsgruppe MaaS Steirischer Zentralraum  
 Grundsatzbeschluss

Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung  
 BerichterstellerIn:

AR Di TOPF

Ausschuss für Verkehr  
 BerichterstellerIn:

GR Di TOPF

Graz, 13.02.2020

## 1 Einführung

Mobilität wird auch in der Zukunft mehr denn je ein menschliches Grundbedürfnis sein. Die zentrale limitierte Ressource ist dabei laut Zukunftsforscherinnen und –forschern die Zeit. Lebensqualität und Zeitautonomie werden mehr und mehr zu teuren Produkten. Daher ist davon auszugehen, dass wir künftig ein steigendes Bewusstsein für die Sinnhaftigkeit und den Nutzen umfassender zeitökonomischer Mobilität erleben werden.

Der Megatrend Individualisierung sorgt gleichzeitig für eine Vielzahl von neuen Lebensstilen. Die Lebensphasen der Menschen bestimmen heute die vielfältigen Lebenswirklichkeiten. Diese wiederum sind entscheidend für das individuelle Mobilitätsverhalten. Die Mobilitätsanforderungen der Menschen lassen sich nicht mehr nur über einzelne, wenn auch spezialisierte Produkte befriedigen, sondern erfordern vielfältige, individuell zusammenstellbare Mobilitätsservices. Diese sind idealerweise vernetzt, digital, postfossil und geteilt genutzt.

Zukünftig geht es darum, Mobilität entlang von Mobilitäts-(Wege-)ketten zu denken, zu organisieren und integrierte Mobilitätskonzepte anzubieten. Gerade in Städten und städtischen Ballungsräumen verliert das Auto seine dominierende Stellung und das Verhältnis dazu wandelt sich zu „Nutzen statt besitzen“. Es geht nicht mehr um Status-, sondern um smarte, effiziente Mobilität.

Mobilität als gesamtgesellschaftliche Herausforderung heißt: Niemand muss zurückbleiben. Mobilität wird für alle leistbar. Langfristig wird sich das autonome Fahren durchsetzen und als neue Technologie den Mobilitätsalltag bestimmen.

Laut Experten werden „Robotaxis“ kommen. Diese sind „kollektive Gefäße“, die natürlich individuell genutzt und vom öffentlichen Verkehr betrieben werden. Jedenfalls notwendig dafür ist eine „Neuerfindung“ des öffentlichen Verkehrs: weg von der Bereitstellungslogistik, hin zu einer kundInnenorientierten Perspektive.

„Mobilität als Dienstleistung“, auch „Mobilität als Service“ (Mobility as a Service - MaaS), ist eine nutzerorientierte, multimodale Dienstleistung, die den Anspruch hat, die Angebote bestehender öffentlicher und privater MobilitätsanbieterInnen in allen Moden im Rahmen der Kernkomponenten

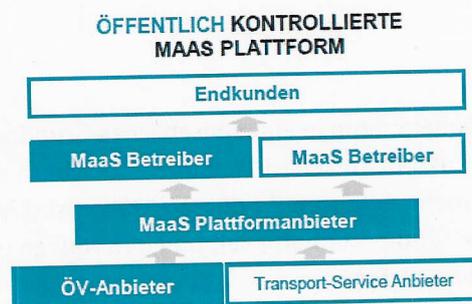
- **multimodale** Reiseinformation

- **Nutzung** des Reiseangebotes unter Berücksichtigung von
- **Buchung, Reservierung, Bezahlung** und Abrechnung
- unter Einbeziehung **neuer Mobilitätsformen** (z.B. „Sharing Mobility“)

in einem integrativen digitalen Serviceportal (z.B. One-Stop-Shop-Prinzip) weitgehend zu vereinen und gleichzeitig auch als Basis für neue, aufkommende (Mobilitäts-) Dienstleistungen zu fungieren.

## 2 Zielsetzungen und Ist-Situation

Durch Mobility as a Service kommen vielfältige Herausforderungen auf die Stadtregion Graz und ihre Mobilitätsanbieter zu. Zielsetzung muss daher sein, sich frühzeitig mit kundInnenorientierten Dienstleistungen auseinander zu setzen und eine entsprechende Strategie für diese Maßnahmen festzulegen. Anhand dieser Strategie können die Verantwortlichen von Region, Land, Stadt und Holding ihre Entscheidungen im Mobilitätsbereich strukturiert und abgestimmt treffen. Hierbei strebt die öffentliche Hand eine öffentlich gesteuerte MaaS-Plattform an, wodurch weiterhin eine wichtige Steuerungsmöglichkeit des (öffentlichen) Verkehrs gesichert bleibt (die Türkis hinterlegten Felder bleiben in der öffentlichen Hand):



Mit der Marke „tim“ hat das Haus Graz bereits eine VorreiterInnenrolle im Bereich von MaaS eingenommen. Im EU-geförderten Projekt „SOLEZ“ hat das Haus Graz gemeinsam mit dem Berliner Institut für Zukunftsforschung (IZT) eine Strategie für die Umsetzung von MaaS in den nächsten Jahren erarbeitet. Aktuell werden auch außerhalb der Kernstadt in der Stadtregion mit Unterstützung des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung tim-Standorte installiert.

Durch die Einbindung von tim an Graz Mobil passiert derzeit gerade ein weiterer großer Schritt in die Richtung eines digitalen, vernetzten, postfossilen Angebots. Gleichzeitig ergeben sich weitere zukünftige Herausforderungen wie die Einbindung von externen Partnerinnen und Partnern wie GUSTmobil oder beispielweise Online-Mitfahrbörsen für PendlerInnen. Daher gründet das Haus Graz gemeinsam mit dem Regionalmanagement Steirischer Zentralraum, dem Land Steiermark (Gesamtverkehrsplanung) und der Verkehrsverbund Steiermark GmbH für den Bereich „Mobility as a Service“ eine **interdisziplinäre Projektgruppe**, deren Aufgabe es ist:

- Strategien für die zukünftigen Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen für den Steirischen Zentralraum zu entwickeln.
- Einen Bewertungskatalog (strategisch, technisch, rechtlich) für externe Dienstleister zu erstellen, anhand dessen entschieden wird, wer in Graz Mobil eingebunden wird.

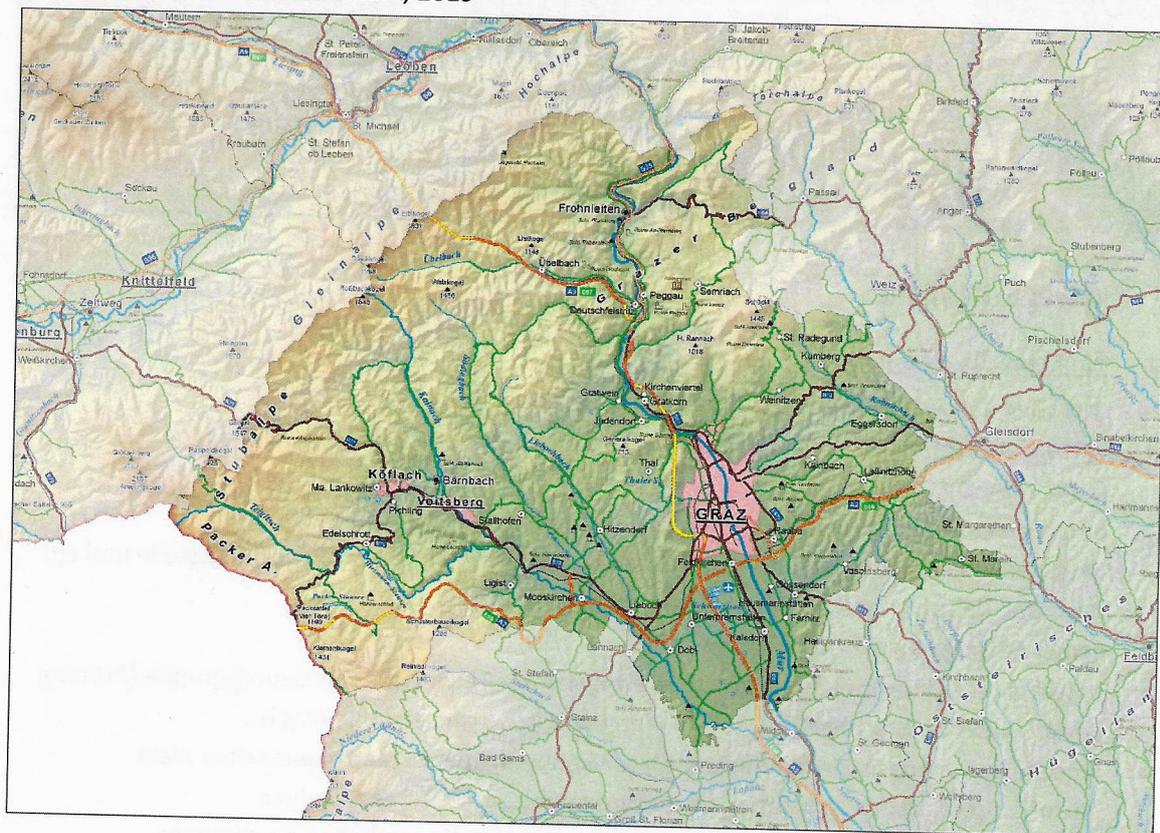
- Anlaufstelle zu sein für Technologiedienstleisterinnen und –dienstleister, die Interesse haben, mit dem Haus Graz bzw. den Gemeinden im Steirischen Zentralraum im Bereich von MaaS zu kooperieren.
- Die bestehenden Angebote nachhaltig weiter zu entwickeln.
- Österreichweiten Austausch zu gewährleisten und in den österreichischen Gremien wie MaaS-miA weiterhin mitzuarbeiten und die regionalen Strategien zu vertreten.
- Die MaaS / Mobilitätsdienstleistungen mit Unterstützung von nationalen / EU-Förderprogrammen (weiterzu-)entwickeln.
- Die jeweiligen MaaS-Readiness Levels anhand folgender Kriterien zu definieren und Ziellevel für die einzelnen Dienstleistungen festzulegen (Quelle: MaaS-MiA):

MaaS miA-Readiness-Level	Integration von Policy und Kontrolle	Bedarf im MaaS miA-Ökosystem	Kundinnen- und Kundennutzen
<b>MaaS miA Level 0</b> Keine Integration und keine Koordination	keine	Diverse Angebote in allen Verkehrsmodi. Im ÖV bestehende Zeitkartensysteme für tägliche Wege (Pendler). Keine wegekettensorientierte Verknüpfung für Information und Nutzung.	Reisende müssen sich die Route selbst zusammenstellen und bekommen Einzeltickets oder Zeitkarten.
<b>MaaS miA Level 1a</b> Integration der Information	Vereinbarung von Nutzungsbedingungen seitens der öffentlichen Hand	<b>Wegekettensorientierte Verknüpfung der verfügbaren Informationen (statisch und dynamisch) in allen relevanten Verkehrsmoden</b> , zusätzlich Preisauskünfte. Keine über die Information hinausgehende Gestaltung.	Reisende bekommen eine <b>durchgängige Information zu Linienverkehren</b> unter Berücksichtigung des Individualverkehrs, eventuell mit Preisauskünften hinterlegt. Die Buchung, Bezahlung, etc. müssen sie selbst organisieren.
<b>MaaS miA Level 1b</b> Integration der Angebote	Vereinbarung von Nutzungsbedingungen seitens der öffentlichen Hand	Wegekettensorientierte Verknüpfung der Informationen und Preisauskünfte aller im Betrachtungsraum angebotenen und kurzfristig <b>nutzbaren Mobilitätsangebote</b> (keine Mitgliedschaftsmodelle, etc.) <b>aus dem öffentlichen und privaten Bereich</b> . Vereinzelt sind bereits Wegekettangebote abseits täglicher Wegekett elektronisch buch- und bezahlbar.	Reisende bekommen eine <b>durchgängige Information zum angebotenen Mobilitätsmix, eventuell mit Preisauskünften</b> hinterlegt. Die Buchung, Bezahlung, etc. müssen sie selbst organisieren.
<b>MaaS miA Level 2</b> Angebote kontrahierungsfähig	Vereinbarung/Vertiefung von Nutzungsbedingungen seitens der öffentlichen Hand (z.B. Preisbildung öffentliche Angebote, Steuerungs- und Lenkungsmechanismen), Ausrollen von Preismodellen, Strategien zur Anreizsetzung. Vorhandensein und Nutzung aggregierter Datensätze für Angebotscontrolling und neue Angebote sind gesichert.	Wegekettensorientierte <b>Verknüpfungen eines Großteils der im Betrachtungsraum angebotenen und kurzfristig nutzbaren Mobilitätsangebote und Kontrahierungsfähigkeit der persönlichen Auswahl</b> der Reisenden. Intermodale Wegekettangebote sind in das Mobilitätsangebot integriert.	Reisende bekommen ein individuell abgestimmtes Angebot basierend auf dem nachgefragten Mobilitätsmix. Die <b>Buchung, Reservierung und Bezahlung des individuellen Reisebedarfs wird unter Umständen von einem MaaS-Anbieter übernommen</b> .
<b>MaaS miA Level 3</b> Integration von Vereinbarungen	Strategien zur Anreizsetzung und Lenkung (z.B. Umweltverbund durch die öffentliche Hand) im Regelbetrieb, als auch bei Ereignissen (z.B. Feinstaub)	Gezieltes <b>Schaffen neuer Mobilitätsangebote</b> im Betrachtungsraum im Sinne der politischen Vorgaben.	Reisende bekommen eine <b>Mobilitätsgarantie</b> entsprechend eines individuellen <b>Mobilitätspakets</b> . Das Mobilitätssystem wird genutzt – Bezahlung, Reservierung, Buchung erfolgt über den MaaS-Anbieter im Rahmen des individuellen Mobilitätspakets.

### 3 Projektgebiet MaaS Steirischer Zentralraum

Als eine von sieben Regionen der Steiermark umfasst der Steirische Zentralraum mit insgesamt 494.227 EinwohnerInnen die Stadt Graz sowie die Bezirke Graz-Umgebung und Voitsberg. Auf einer Fläche von 1.890 km<sup>2</sup> leben durchschnittlich 261 Personen pro km<sup>2</sup>, wobei zwischen den urbanen und ländlichen Teilregionen große Disparitäten in Demographie und infrastruktureller Versorgung vorliegen. Die Region wuchs mit ihren 52 Kommunen von 2015 auf 2019 um 21.221 Personen und verzeichnet somit das höchste Bevölkerungswachstum des Landes. Als räumliche Ebene zwischen Land und Gemeinde hat sich der Steirische Zentralraum erfolgreich als Projektebene und Plattform für die Zusammenarbeit aller relevanten Akteure etabliert. Der interkommunale Ansatz bildet dabei die Grundlage einer effektiven Bündelung von Ressourcen als zentrale Voraussetzung für eine Steigerung der Lebensqualität in dieser vielfältigen und dynamischen Region.

Quelle: Landesstatistik Steiermark, 2019



## 4 Steuerungsgruppe „MaaS Steirischer Zentralraum“ - Organisation

Organisatorisch orientiert sich die Steuerungsgruppe „Mobility as a Service Steirischer Zentralraum“ stark an den bewährten Strukturen des „Fachbeirats Digitale Agenda“ des Hauses Graz und der „Mobilitätsplattform Österreich“<sup>1</sup>:



### 4.1 Aufgabenverteilung

#### 4.1.1 Die Steuerungsgruppe:

- tritt nach außen auf Richtung Politik & Kontrollgremium
- vertritt die Interessen der beteiligten Organisationen in österreichweiten Gremien (z.B. MaaS-miA, ÖV 2022)
- entscheidet über das weitere Vorgehen und Empfehlungen an die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger anhand der Unterlagen der Abwicklungsstelle und auf Basis der Zielsetzungen der Steuerungsgruppe
- erteilt Aufträge an die Abwicklungsstelle
- entscheidet auf Basis einer technischen Freigabe der Technischen Beratungsgruppe (Prüfung der technischen Machbarkeit), sofern eine technische Umsetzung nötig ist.
- entscheidet auf Basis Einstimmigkeit. Organisationen, die zuständigkeitshalber nicht betroffen sind, haben sich entsprechend zu enthalten, damit es zu keinen Blockadesituationen kommt: Alle anwesenden Organisationen haben eine Stimme. Stimmrechtsübertragung ist möglich (schriftlich).
- trifft sich zumindest quartalsweise und bei Bedarf.
- Graz Linien- interne Abstimmung: durch Graz Linien-Vertreter und dem Holding Vorstand

#### 4.1.2 Die Abwicklungsstelle:

- Ist verantwortlich für die Strategische MaaS-Planung und -Konzeption
- führt die Aufträge der Steuerungsgruppe aus und lässt sich durch die technische Beratungsgruppe beraten, deren Sitzungen sie leitet

<sup>1</sup> Zusammenschluss der 6 größten österreichischen städtischen Verkehrsunternehmen (Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt)

- bereitet die Treffen der Steuerungsgruppe inhaltlich vor und koordiniert diese (Terminkoordination und Protokoll)
- dient der operativen Abwicklung
- klärt juristische Fragen mithilfe diverser Stellen im Haus Graz und Land Steiermark (z.B. Behörde, Präsidialamt)

#### **4.1.3 Die Technische Beratungsgruppe:**

- klärt die technische Machbarkeit aufgrund von Prüfaufträgen der Steuerungsgruppe
- macht beschlussfähige Vorschläge mit Budgetempfehlungen an die Steuerungsgruppe
- wickelt die technische Umsetzung ab und steuert diese.

#### **4.1.4 Koordinierende Stelle für Öffentlichkeitsarbeit:**

- Formiert sich aus der Steuerungsgruppe
- stimmt die öffentlichkeitswirksame Kommunikation in Richtung Stakeholder (Politik & Presse) ab
- Ist Kontakt und Anlaufstelle für Presseanfragen

Die koordinierende Stelle für Öffentlichkeitsarbeit kann nur einstimmig geändert werden. Das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum übernimmt diese Rolle.

## **5 Einbindung der nötigen Gremien**

- Bei Projekten / Entscheidungen, die nur den Stadtverkehr Graz betreffen:  
Verkehrsplanung der Stadt Graz und Graz Linien legen den Vorschlag, den die Steuerungsgruppe erarbeitet hat, dem Kontrollgremium zur Entscheidung vor; Legitimierung durch Gremialbeschluss.
- Entscheidung durch Landespolitik:  
Wenn finanzielle oder strategische Beschlüsse notwendig sind, die das Land betreffen. Die Befassung der Landespolitik passiert durch den Vertreter des Landes Steiermark.
- Regionalversammlung:  
Wenn finanzielle oder strategische Beschlüsse notwendig sind, die (auch) die Region betreffen. Die Befassung der Regionalversammlung passiert durch das Regionalmanagement bei Bedarf.

Bei strategischen verkehrspolitischen Beschlüssen wird eine zeitliche Abstimmung zwischen Stadt und Land angestrebt. Die Regionalversammlung wird in die Beschlüsse im Anlassfall einbezogen. Das Regionalmanagement informiert diese jedenfalls in regelmäßigen Abständen.

## **6 Finanzierung**

Die bisherigen Ausgaben konnten über Fördergelder (EU-Programm „SOLEZ“ sowie Regionalbudget) finanziert werden. Auch in Zukunft ist seitens der Steuerungsgruppe vorgesehen

sich um externe Förderungen zur Finanzierung zu bemühen (Fördereinreichungen bei bmvit und über das Regionalbudget werden aktuell vorbereitet).

## Antrag

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. Der Gemeinderat bekennt sich zur Einführung der Steuerungsgruppe „MaaS Steirischer Zentralraum“ wie im Motivenbericht beschrieben.
3. Die Abteilung für Verkehrsplanung und die Stadtbaudirektion/EU Referat werden beauftragt, die Steuerungsgruppe zu beschicken und unter Beiziehung weiterer inhaltlich relevanter Magistratsabteilungen und städtischen Unternehmungen die weitere Entwicklung der im Motivenbericht beschriebenen Maßnahmen im Bereich „Mobilität als Service“ voranzutreiben.

Die Bearbeiterin  
in der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Barbara Urban  
elektronisch unterschrieben

Der Abteilungsleiter  
der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Wolfgang Feigl  
elektronisch unterschrieben

Der Bearbeiter  
in der Stadtbaudirektion:

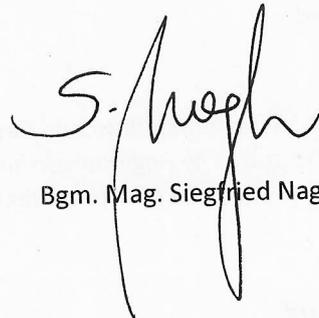
Mag. Christian Nußmüller  
elektronisch unterschrieben

Der Stadtbaudirektor

DI Mag. Bertram Werle  
elektronisch unterschrieben

Die Stadsenatsreferentin für Verkehr  
Elke Kahr  
(elektronisch unterschrieben)

Der Bürgermeister  
als zuständiger Referent für die  
Stadtbaudirektion:



Bgm. Mag. Siegfried Nagl

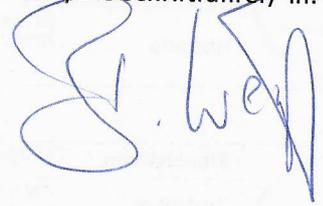
Vorberaten und angenommen in der Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung

am ..... 12.2.2020 .....

Der/die Vorsitzende:



Der/Die Schriftführer/-in:



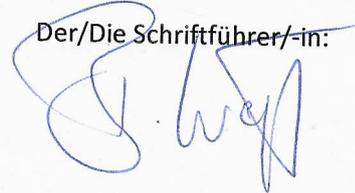
Vorberaten und angenommen in der Sitzung des Verkehrsausschusses

am ..... 12.2.2020 .....

Der/die Vorsitzende:



Der/Die Schriftführer/-in:



Der Antrag wurde in der heutigen		<input checked="" type="checkbox"/>	Öffentlichen	<input type="checkbox"/>	nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung
<input type="checkbox"/>	bei Anwesenheit von ..... GemeinderätInnen				
<input checked="" type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	Mehrheitlich (mit ..... Stimmen /..... Gegenstimmen) angenommen.		
<input type="checkbox"/>	Beschlussdetails siehe Beiblatt				
Graz, am 13.2.2020			Der/die Schriftführerin:		
					

Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

- Vorhabenliste: nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen: nein

	<b>Signiert von</b>	Urban Barbara
	<b>Zertifikat</b>	CN=Urban Barbara,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2020-01-29T10:34:02+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Feigl Wolfgang
	<b>Zertifikat</b>	CN=Feigl Wolfgang,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2020-01-29T10:42:43+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Nußmüller Christian
	<b>Zertifikat</b>	CN=Nußmüller Christian,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2020-01-29T14:32:47+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.