

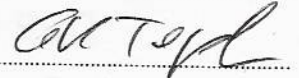
Bericht an den Gemeinderat

GZ: A10/8-3256/2021/0001

Bearbeiterin:
 Dipl.-Ing.ⁱⁿ Barbara Urban

Betreff:
 Fortschreibung der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz – Grundsatzbeschluss

BerichterstellerIn:



Graz, 21.01.2021

1 Ausgangslage

Die aktuelle Mobilitätsstrategie der Stadt Graz wurde von 2011 bis 2015 erarbeitet und bis zum Jahr 2020 formuliert. Die Zielwerte der Mobilität darin sind bis zum Jahr 2021 definiert. Eine Fortschreibung und Weiterentwicklung der aktuellen Strategie ist daher notwendig. Für die Festlegung der Bearbeitungsschritte und den Zeitplan für die Fortschreibung der Strategie soll der gegenständliche Grundsatzbeschluss dienen. Zur Vorbereitung und Information fanden dazu seitens der Verkehrsplanung im November und Dezember 2020 Informationsgespräche mit allen politischen Klubs statt.

Die überarbeitete Strategie soll als *Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)* erstellt werden. Ein SUMP ist ein zentrales verkehrspolitisches Konzept der Europäischen Kommission zur Erreichung der europäischen Ziele, das seit 2013 europaweit eingeführt wird. Ein SUMP ist ein integrierter, strategischer, langfristiger Mobilitätsplan mit klaren überprüfbaren Zielen, der auf eine bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadtregion abzielt.

Die wesentlichen Vorteile und Inhalte eines SUMP sind:

- Die EU forciert die Verankerung ihrer Zielsetzungen im Umwelt- und Mobilitätsbereich in den einzelnen Mitgliedsstaaten auf kommunaler Ebene über Projektvorhaben sowie die Verknüpfung bei der Vergabe von Fördermitteln (SUMP als Voraussetzung für Fördermittel).
- Unterstützen den grundlegenden Paradigmenwechsel unter der Gesamtbetrachtung (weg vom reinen Infrastrukturplan hin zum Mobilitätsplan sowie zur Nachhaltigkeit).
- SUMP-Leitlinien: Zur Erarbeitung eines SUMP wurden SUMP-Leitlinien erstellt. Diese unterstützen die Kommunen bei der Erstellung ihres SUMP und stellen detailliert den Prozess und die Herausforderung bei der Erarbeitung eines SUMP dar. Ein SUMP besitzt eine Betonung des Prozesscharakters mit starker Beachtung von Zielorientierung und Monitoring/Evaluation sowie Kooperation und partizipativer Begleitung.
- SUMP ermöglichen, auf die Bedürfnisse der Bevölkerung einzugehen und sowohl einen Dialog mit den BürgerInnen, wie auch einen politischen Dialog zu gestalten.
- Austausch und Best Practice: Das SUMP-Prinzip wurde bereits in mehr als 10.000 europäischen Städten angewandt. Die Kommune wird somit Teil einer lebendigen Wissensgemeinschaft und eines Wissensnetzwerks mit Austausch und vielen Planungsinstrumenten. Zeitgleich ist eine Integration in andere Pläne möglich.

Die aktuelle Strategie ist bereits ähnlich wie ein SUMP aufgebaut, wurde aber noch nicht als offizieller SUMP deklariert, da es bei der Erstellung 2012 die SUMP-Guidelines noch nicht gab. Zur Vorbereitung der neuen Strategie und Standortbestimmung der Mobilitätsplanung in Graz (Stärken, Schwächen, Potenziale) wurden seitens der *Abteilung für Verkehrsplanung* im vergangenen Jahr zwei Workshops mit dem Büro *Rupprecht Consult* aus Köln als führende SUMP-ExpertInnen abgehalten, um den Prozessvorschlag für die nächsten Jahre zu erarbeiten.

MOBILITÄTSSTRATEGIE DER STADT GRAZ

- Verkehrspolitische Leitlinie 2020
- Grazer Mobilitätskonzept 2020
 - Ziele
 - Verkehrsplanungsrichtlinie
 - Maßnahmenprogramm

Abb.: Die aktuelle Mobilitätsstrategie (www.graz.at/mobilitaetsstrategie)

Daher kann die neue Strategie auf Basis der aktuellen Mobilitätsstrategie fortgeschrieben, aktualisiert und weiterentwickelt werden. Die bestehende Strategie gilt bis die Aktualisierung abgeschlossen ist.

2 Vorgangsweise

Damit ein Mobilitätskonzept den SUMP-Kriterien entspricht, müssen die SUMP-Leitlinien und vorgeschriebene Prozesse eingehalten werden. Ein SUMP besteht aus 8 Prinzipien, die für den Fortschreibungsprozess zu räumlichen, zeitlichen und thematischen Schwerpunkten beachtet werden müssen (<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>).



Abb.: Die 8 Prinzipien eines SUMP (SUMP-Guidelines - Rupprecht Consult)

Aus diesen Prinzipien lassen sich für die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz folgende Erkenntnisse, Bearbeitungsschritte und Inhalte ableiten:

Zieljahr der Planung

Ein SUMP bietet ein langfristiges Leitbild und hat ein klares Umsetzungskonzept zu enthalten. Daher sind darin langfristige Planungen abzubilden, weswegen ein längerfristiger Zeithorizont angemessen ist. Ein Zeithorizont von mindestens 15 Jahren ist für Graz daher sinnvoll. Um die Planung auch kurz- und mittelfristig wirksam zu machen sollten zudem konkrete Zwischenzieljahre benannt werden,

Für die Mobilitätsstrategie der Stadt Graz wird daher das Jahr 2040 als Zieljahr empfohlen mit entsprechenden Zwischenzielen in den Jahren 2025, 2030, 2035.

Wesentlich für diese Zeitschiene ist, dass die Evaluierungsjahre und Zieljahre zu harmonisieren sind. Dies betrifft vor allem die Mobilitätserhebung der Grazer Wohnbevölkerung, die sich derzeit außerhalb dieses Jahresrhythmus befindet (2013-2018-2023).

Aufgrund der Notwendigkeit von Vorerhebungen wird empfohlen, mit der operativen Erarbeitung der Fortschreibung der Strategie nach der nächsten Regierungsbildung zu beginnen. Aus heutiger Sicht wird davon ausgegangen, dass somit mit Frühjahr 2022 ein Beschluss für die Bearbeitung der Strategie zur Beauftragung der Leistungen von Planungsbüros gefasst werden kann und mit der Strategieentwicklung begonnen werden kann.

Das heißt, dass das Jahr 2021 dazu genutzt werden soll, um Analysen und Erhebungen durchzuführen, um ein gutes Datenmaterial für die aktualisierte Strategie zu besitzen und dies zeitlich entsprechend dem geplanten Evaluierungszyklus anzupassen.

Die neue Strategie wird ähnlich der aktuellen Strategie aufgebaut sein, da diese dem SUMP-Standard entspricht und daher wieder aus

- Verkehrspolitischen Leitlinien,
- Zielen,
- einer Verkehrsplanungsrichtlinie und
- einem Maßnahmenprogramm bestehen soll.

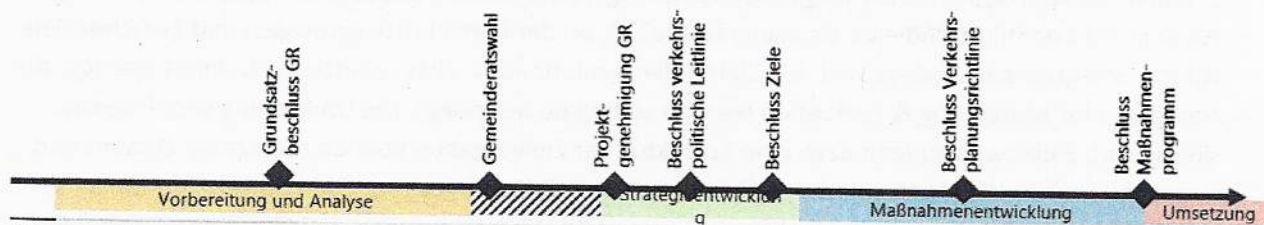


Abb.: Zeitschiene für die einzelnen Bearbeitungsschritte zur Fortschreibung der Mobilitätsstrategie (Rupprecht Consult, Köln 2020)

Planungsgebiet

Die Grenzen eines SUMP werden durch den Anspruch von „funktionale urbane Gebiete“ definiert. Ein SUMP orientiert sich damit nicht an kommunalen Verwaltungsgrenzen sondern behandelt nachhaltige Mobilität über Gemeindegrenzen hinweg (multimodales Pendeln).

Die Stadt Graz hat die Planungshoheit im Stadtgebiet innerhalb der administrativen Grenzen. Mobilität spielt sich jedoch im funktionalen Stadtgebiet ab, im Ballungs- bzw. Verflechtungsraum, der auch umliegende Gemeinden enthält. Wirksame Mobilitätsplanung muss daher den funktionalen Stadtraum im Blick haben.

Das Planungsgebiet für die Grazer Mobilitätsstrategie 2040 im engeren Sinne soll daher das Stadtgebiet sein. Der Verflechtungsraum ist jedoch wichtig für den Erfolg der Strategie. Die Zielsetzungen und das Datenmaterial der Grazer Mobilitätsstrategie sollen daher mit einem Regionalem Mobilitätsplan (RMP) gemeinsam mit dem Land Steiermark erarbeitet und aufeinander abgestimmt werden.

Das Land Steiermark plant ab dem Jahr 2021 eine Überarbeitung ihres *Regionalen Verkehrskonzeptes Graz - Graz Umgebung (RVK G-GU)* als *Regionalen Mobilitätsplan Steirischer Zentralraum (RMP SZ)*. Es ist dringend anzustreben und mit dem Land Steiermark vorabgestimmt, beide Pläne in einem parallelen Planungsprozess zu erarbeiten.

Die Maßnahmen werden hauptsächlich, je nach Umsetzungsgebiet, auf Grund der meist abgegrenzten Zuständigkeiten in einem der Pläne verankert. Die Grazer Mobilitätsstrategie enthält Maßnahmen für das Stadtgebiet, während der RMP Maßnahmen für die Region enthält. Beide sollten jedoch in einem parallelen Planungsprozess möglichst gut abgestimmt werden.

Es gibt aber auch Themen, die sich in beiden Mobilitätsplänen überschneiden, wie zum Beispiel Park & Ride oder Mobility as a Service (MaaS) für die Stadtregion und in beiden Plänen behandelt sein sollten.

Analyse, Monitoring und Evaluation

In einem SUMP erfolgt eine sorgfältige Bewertung der Ist-Situation und der Soll-Situation des urbanen Verkehrssystems. Die möglichen Handlungsfelder werden dadurch identifiziert, zukünftige Maßnahmen definiert und eine Basislinie festgelegt, an der Fortschritte gemessen und Zwischenziele für die Umsetzung festgelegt sind. Die Ziele sollen ambitioniert, aber realistisch, definiert werden, die Verfahren für Monitoring & Evaluation werden zu Beginn festgelegt. Die Umsetzung wird intensiv überwacht. Zielabweichungen bzw. eine Korrektur der Zielvorgaben können rechtzeitig erkannt und angepasst werden. Über Monitoringberichte können Politik, BürgerInnen und StakeholderInnen regelmäßig über den Fortschritt der Entwicklungen und Umsetzung eines SUMP auf dem Laufenden gehalten werden.

Eine regelmäßige Bestätigung von wichtigen Zwischenergebnissen des Planerstellungsprozesses durch den Gemeinderat hat sich in der aktuellen Strategie mit den *Zielen* bewährt und sollte auch im Fortschreibungsprozess durchgeführt werden. Als Evaluierungsschritte werden zukünftig 5-Jahresschritte als sinnvoll erachtet und empfohlen (2025, 2030, 2035). Die Evaluierungsjahre werden schlussendlich mit dem Beschluss der *Ziele* festgelegt werden.

Das Evaluierungsjahr 2030 ist aus heutiger Sicht wichtig - auch, um die eigenen Ziele mit denen höherer Ebenen (Bund, EU) abzugleichen, die meist für 2030 formuliert sind. Die Ziele für 2040 müssen mit den Zielen höherer Ebenen für 2050 kompatibel sein.

Zukünftig sollen die Evaluierungs- und Zieljahre harmonisiert werden, sodass die Erhebungen aktuell zu den Evaluierungsschritten stattfinden (Umfragerythmus bisher 2013, 2018, 2023, ...). Das bedeutet, dass die Mobilitätsanalyse der Grazer Wohnbevölkerung aktuell im Herbst 2021 durchgeführt werden soll (vorbehaltlich Corona bedingter Änderungen). Zusätzlich ist für 2021 auch eine erneute Erhebung des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs gemeinsam mit dem Land Steiermark für das Jahr 2021 geplant, sowie die Sammlung und der Aufbau weiterer verkehrsrelevanter statistischer Daten.

Der Zeitplan mit ungefährer Dauer der Schritte ohne genaue Abschlusstermine/fristen (da diese bei zeitlichen Änderungen neue GR-Beschlüsse erfordern könnten) sieht wie folgt aus:

Zeitraumen

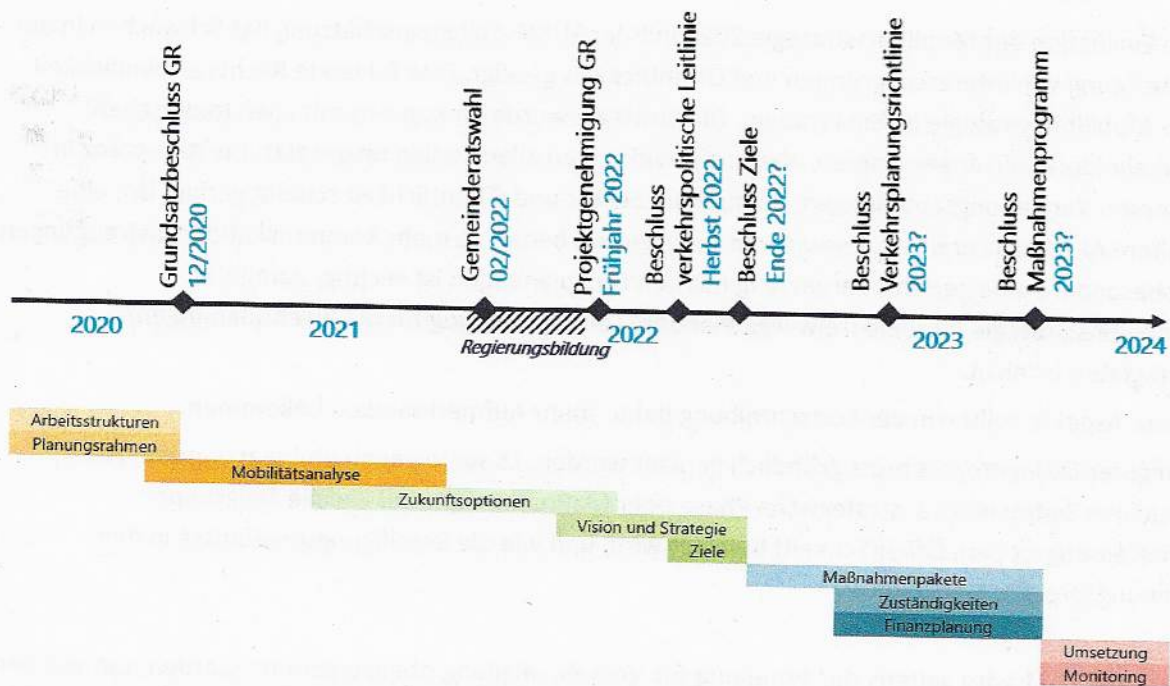


Abbildung: ungefährer Zeitrahmen für die Fortschreibung der Strategie (Rupprecht Consult, Köln 2020)

Ausgewogene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger – Themenfelder und Inhalte

Ein SUMP fördert eine ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger, während er gleichzeitig eine Verlagerung in Richtung nachhaltiger Verkehrsträger anregt. Es beinhaltet ein integriertes Maßnahmenpaket, um die Leistungsfähigkeit und Kosteneffizienz im Hinblick auf die gesetzten Ziele zu steigern und die Synergie und Akzeptanz auf allen Ebenen zu verbessern.

Die Maßnahmen in einem SUMP sollen technische, fördernde und marktbasierete Maßnahmen und Dienstleistungen wie auch Infrastruktur miteinschließen.

Für die Fortschreibung bedeutet dies, dass inhaltlich zusätzlich zu den bereits in der aktuellen Strategie vorhandenen Themen und Verkehrsarten auch wichtige neue Themen, die in der Mobilitätsstrategie 2020 noch nicht ausreichend bearbeitet wurden, aufgegriffen werden sollen. Beispielhaft können hier Mobility as a Service / Technologien zur Verkehrsträgerverknüpfung, die City-Logistik, Elektromobilität, Parkraumbewirtschaftung und P&R (auch in der Region) und das automatisierte / Autonome Fahren aufgezählt werden.

Beteiligung von Interessengruppen und der Öffentlichkeit / Zusammenarbeit über institutionelle Zuständigkeiten

Ein SUMP folgt einem transparenten, partizipatorischen Ansatz. Die Zusammenarbeit von Verwaltungseinheiten (z.B. Stadtplanung, Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft/Arbeiten, Soziales) zur Bündelung von Kapazitäten und Ressourcen steht ebenso im Fokus wie die Abstimmung zwischen den politischen Ebenen und Verkehrsgesellschaften, sowie den BürgerInnen und StakeholderInnen. Von Beginn an und während der Planerarbeitung und der Umsetzungsphase sollen sie zu sinnvollen Zeitpunkten einbezogen werden, um letztendlich eine hohe Akzeptanz von Zielen und Maßnahmen zu erhalten. Außerdem ergibt sich dadurch die Möglichkeit der Integration unterschiedlicher Perspektiven und Kompetenzen.

Die Evaluation der Mobilitätsstrategie 2020 mit der SUMP-Selbsteinschätzung hat Schwächen in der Beteiligung von Interessengruppen und Öffentlichkeit gezeigt. Eine fehlende Rechtsverbindlichkeit der Mobilitätsstrategie ist ein Problem. Die Strategie wurde im Konsens mit allen (politischen) StakeholderInnen angenommen, aber nicht wirklich an allen Stellen umgesetzt. Die Akzeptanz in anderen Verwaltungsabteilungen, politischem Sektor und Öffentlichkeit scheint gering. Um eine höhere Akzeptanz und Leitungswirkung zu erreichen bedarf es mehr Kommunikationsanstrengungen. Insbesondere eine gezielte Vernetzung mit den Fachplanungen ist wichtig, damit die Mobilitätsstrategie (als eine freiwillige Planung) Leitungswirkung für die Pflichtplanungen/-aktivitäten erreicht.

Diese Aspekte sollten in der Fortschreibung daher mehr Aufmerksamkeit bekommen.

Ein guter Dialogprozess muss gründlich geplant werden. Es sollte genau überlegt werden, zu welchem Zeitpunkt (z.B. strategische Phase oder Maßnahmenphase) welche Zielgruppe (Interessengruppen, Öffentlichkeit) beteiligt wird, und wie die Beteiligungsergebnisse in den Planungsprozess einfließen.

Das Jahr 2021 wird seitens der Abteilung für Verkehrsplanung ebenso genutzt werden, um vor dem Beginn der konkreten Bearbeitung der Strategie einen Fahrplan für die Beteiligung (wer wird wann eingebunden) gemeinsam mit dem *Referat für BürgerInnenbeteiligung* zu erstellen und diesen vom Gemeinderat mit Start der Fortschreibung der Strategie beschließen zu lassen.

In diesem Beteiligungskonzept sollen erarbeitet und festgelegt sein

- wie die Zusammenarbeit und Kommunikation innerhalb der Verwaltung und der Politik stattfinden wird,
- welche Gremien als sinnvoll erachtet werden und eingerichtet werden sollten zur Einbindung von z.B. der Verkehrsbetriebe, Verkehrsverbünde, Interessensgruppen, ggf. Wissenschaft usw.,
- in welcher Form die regionale Verknüpfung stattfindet und wie Entscheidungen in dieser Ebene getroffen werden können, sowie
- die Beteiligung von StakeholderInnen und BürgerInnen.

- Ein Unterausschuss als Entscheidungsgremium, vorbereitend für Verkehrsausschussbeschlüsse, soll eingerichtet werden.

Planungsqualität

Planungsqualität wird mit einem SUMP durch die Einhaltung des Prozesses nach einem EU-Standard gewährleistet. Ebenso verspricht der integrierte Ansatz, der ein hohes Maß an Organisationsaufwand, Kooperation und Beratung zwischen den verschiedenen Planungsebenen und Behörden einfordert, die gewünschte Planungsqualität. Zur Erleichterung sollten geeignete Strukturen und Verfahren eingerichtet werden. Eine Rahmenstrategie, mit der die langfristigen Veränderungen im Auge behalten werden sollen, stellt attraktive und resiliente Städte sicher.

- Die Sicherstellung der Planungsqualität bei der Fortschreibung der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz wird erreicht durch die Erarbeitung der Strategie als SUMP.
- den gegenständlichen Grundsatzbeschluss, der zu Beginn des Prozesses die geplanten Schritte aufzeigt und eine Aufklärung, Verbindlichkeit und Absicherung für alle schafft.
- Laufende Abstimmungen auf Verwaltungs- und politischer Ebene, die bei Erreichen von Meilensteinen begleitend politisch beschlossen werden und Planungssicherheit schaffen.

3 Nächste Schritte - Ausblick 2021

Im Jahr 2021 müssen hauptsächlich Datenerhebungen stattfinden, die eine gute Datengrundlage für die Ist-Analyse bilden und in weiterer Folge für Monitoring und Evaluierung zur Verfügung stehen. Dies sind zum Beispiel die *Mobilitätserhebung der Grazer Wohnbevölkerung* (vorgezogen von 2023, geplant im Okt-Nov 2021) und die Erhebung des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs (in Kooperation mit dem Land Steiermark).

Weiters wird in diesem Jahr gemeinsam mit dem Referat für BürgerInnenbeteiligung das Konzept zur Stakeholder- und BürgerInnenbeteiligung erarbeitet inklusive Vorschläge für Arbeitsteams und Gremien zur Abstimmung von Verwaltung, Politik, Beteiligungen und Interessensgruppen. Das Konzept wird zum Bearbeitungsstart der Strategie, im Rahmen des finanziellen Beschlusses für externe Leistungen, mit vorgelegt werden.

Aufgrund des vorstehenden Berichtes stellt der Ausschuss für Verkehr daher gemäß § 45 Abs. 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz den

Antrag

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. Die neue Strategie soll auf Basis der aktuellen Mobilitätsstrategie fortgeschrieben und aktualisiert werden. Die alte Strategie behält ihre Gültigkeit bis die Aktualisierung abgeschlossen ist. Beschlüsse zu einzelnen Prozess-Schritten bzw. Bestandteilen der Strategie ersetzen auf Grund der abschnittswisen Bearbeitung bestehende Beschlüsse dazu (z. B. Verkehrspolitische Leitlinie, Ziele, usw.)

3. Die Abteilung für Verkehrsplanung wird beauftragt, unter Beiziehung der inhaltlich relevanten Magistratsabteilungen und städtischen Unternehmungen die nächsten Schritte durchzuführen.

Die Bearbeiterin
in der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Barbara Urban
elektronisch unterschrieben

Der Abteilungsleiter
der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Wolfgang Feigl
elektronisch unterschrieben

Der Stadtbaudirektor

DI Mag. Bertram Werle
elektronisch unterschrieben


Die Stadsenatsreferentin für Verkehr

Elke Kahr
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und angenommen in der Sitzung des Verkehrsausschusses


am


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 <u>25.9.21</u>	Der/die Schriftführerin: 	

Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

- Vorhabenliste: ja
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen: nein

	Signiert von	Urban Barbara
	Zertifikat	CN=Urban Barbara,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2021-01-12T10:29:21+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Feigl Wolfgang
	Zertifikat	CN=Feigl Wolfgang,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2021-01-12T10:57:42+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2021-01-12T13:32:43+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kahr Elke
	Zertifikat	CN=Kahr Elke,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2021-01-13T11:53:53+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.