

SUMP-Readiness

der österreichischen Landeshauptstädte
Bericht

Auftraggeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)

25.11.2024

SUMP-Readiness der österreichischen Landeshauptstädte

Auftraggeber

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Sektion II – Mobilität
Abteilung II/6 – Aktive Mobilität
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Verfasserinnen

Grosse Birgit, Diplom Ingenieurin
Weninger Andrea, Diplom Ingenieurin

Executive Summary

Die EU-Verordnung 2024/1679 definiert ein Transeuropäisches Kernnetz, ein erweitertes Kernnetz sowie Knoten. Die Knoten sind Orte, wo Teile des TEN-T-Netzes aufeinandertreffen. Da in Österreich alle neun Landeshauptstädte Teil des TEN-T-Netzwerks und damit „urban nodes“ sind, werden mit der TEN-T-Verordnung alle Landeshauptstädte verpflichtet, bis spätestens Ende 2027 einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) zu erstellen.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurde im Rahmen dieser Untersuchung der Status der Landeshauptstädte hinsichtlich der Erfüllung der SUMP-Kriterien geprüft und den Bedarf der Städte ermittelt, um einen SUMP nach den Vorgaben der Europäischen Kommission zu erstellen. Dabei wurden auch jene Städte erfasst, die bereits einen SUMP haben.

Die österreichischen Landeshauptstädte haben bereits verschiedenste Strategien zur urbanen Mobilität und zum Güterverkehr. Es wurde daher erhoben, welche bestehenden Strategien unter verschiedenen Namen und mit unterschiedlichem Fokus (z.B. Gesamtverkehrsstrategien, Fuß- und Radverkehrskonzepte bzw. Masterpläne Gehen und Radfahren, Dekarbonisierungsstrategien, ...) existieren. Es wurde festgestellt, inwieweit sie in einen zu erstellenden SUMP „einzahlen“ oder als Teil oder Vorarbeit eines SUMP betrachtet werden können. Den höchsten SUMP-Readiness-Erfüllungsgrad haben Wien, Graz, Klagenfurt, Linz und St. Pölten. Nachholbedarf, oder auch einen Bedarf einer Aktualisierung der Mobilitätskonzepte im Sinne der SUMP-Readiness weisen Eisenstadt, Salzburg, Innsbruck, aber auch Bregenz, auf.

Ziel war es also, die SUMP-Readiness der Landeshauptstädte zu beurteilen und von den festgestellten Abweichungen der SUMP-Eignung Empfehlungen zu erarbeiten, in welchen Aspekten und in welchem Umfang die Städte „nacharbeiten“ müssen und in welchen Bereichen ein nationales SUMP-Support-Programme (NSSP) unterstützend wirken könnte. Das NSSP wird mit 2025 im Auftrag des BMK installiert.

Executive Summary (English)

EU Regulation 2024/1679 defines a trans-European core network, an extended core network and nodes. Parts of the TEN-T network meet in nodes. As all nine provincial capitals in Austria are part of the TEN-T network and are therefore 'urban nodes', the TEN-T Regulation obliges all provincial capitals to draw up a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) by the end of 2027 at the latest.

On behalf of the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (BMK), this study examined the status of the provincial capitals with regard to their fulfilment of the SUMP criteria and determined the cities' needs in order to draw up a SUMP in accordance with the European Commission's requirements. This study includes those cities that already have a SUMP.

The Austrian provincial capitals already have a wide variety of strategies for urban mobility and freight transport. It was therefore determined which strategies exist under different names and with different focuses (e.g. overall transport strategies, master plans for walking and cycling, decarbonisation strategies, ...). The extent to which they 'contribute' to a SUMP or can be considered as part of or preliminary work for a SUMP was analysed. Vienna, Graz, Klagenfurt, Linz and St. Pölten have the highest degree of SUMP readiness fulfilment. Eisenstadt, Salzburg, Innsbruck and Bregenz have some catching up to do or need to update their mobility concepts in terms of SUMP readiness.

The aim was therefore to assess the SUMP readiness of the provincial capitals and to draw up recommendations based on the identified deviations in SUMP suitability, in which aspects and to what extent the cities need to 'catch up' and in which areas a National SUMP Support Programme (NSSP) could provide support. The NSSP will be installed in 2025 on behalf of the BMK.

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabe	7
2. Definition SUMP	8
3. Prozessbeteiligte und Vorgehen.....	9
3.1. Prozessbeteiligte	9
3.2. Schrittweises Vorgehen.....	11
4. Prüfgegenstand und Prüfumfang.....	13
4.1. Kumulative Prüfung.....	13
4.2. Erstellungszeitpunkt & Veröffentlichung.....	14
5. Checkliste zur Bewertung der SUMP-Readiness	18
5.1. Grundlagen der Checkliste	18
5.2. Bewertungsmethode	19
5.3. Erläuterungen zur Checkliste	22
5.4. Herausforderungen bei der Bewertung & Methodenkritik.....	25
6. Ergebnisse.....	29
6.1. Erfüllungsgrad der SUMP-Readiness	29
6.2. SUMP-Readiness Bregenz.....	33
6.3. SUMP-Readiness Eisenstadt.....	35
6.4. SUMP-Readiness Graz	37
6.5. SUMP-Readiness Innsbruck	38
6.6. SUMP-Readiness Klagenfurt.....	39
6.7. SUMP-Readiness Linz.....	40
6.8. SUMP-Readiness Salzburg.....	41
6.9. SUMP-Readiness St. Pölten	42
6.10. SUMP-Readiness Wien	43
7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	44
7.1. Empfehlungen für alle Landeshauptstädte	44
7.2. Empfehlungen für Bregenz.....	46
7.3. Empfehlungen für Eisenstadt.....	46
7.4. Empfehlungen für Graz	47
7.5. Empfehlungen für Innsbruck	47

7.6. Empfehlungen für Klagenfurt.....	48
7.7. Empfehlungen für Linz.....	48
7.8. Empfehlungen für Salzburg.....	49
7.9. Empfehlungen für St. Pölten.....	50
7.10. Empfehlungen für Wien.....	50
8. Mögliche Aufgaben für das National Sump Support Programme (NSSP- Stelle)	52
Anhang SUMP Checklisten der Landeshauptstädte	53

1. Anlass und Aufgabe

Die Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes beschreibt ein multimodales Verkehrsnetz bestehend aus Strecken und Knoten und definiert Anforderungen hinsichtlich Sicherheit, Qualität, Interoperabilität etc. an diese Infrastrukturen. Die EU-Verordnung 2024/1679 trat mit Juli 2024 in Kraft. Sie definiert Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz sowie Knoten. Die Knoten sind Orte, wo Teile des TEN-T-Netzes aufeinandertreffen. Die Urbanen Knoten wurden lt. Annex II der Verordnung indikativ gelistet.

Da in Österreich alle neun Landeshauptstädte Teil des TEN-T-Netzwerks und damit sogenannte „urban nodes“ sind, werden mit der TEN-T-Verordnung alle Landeshauptstädte verpflichtet, bis spätestens Ende 2027 einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) zu erstellen, andernfalls droht ein Vertragsverletzungsverfahren. Mit einem solchen Mobilitätsplan werden von der EU künftig auch Fördermittel verknüpft. Gemäß dieser TEN-T VO wird spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung (also im Juli 2025) ein Durchführungsrechtsakt erlassen, in dem die Details (SUMP und SUMI (Sustainable Urban Mobility Indicators) festgelegt werden sollen. Dieser Durchführungsrechtsakt soll in enger Abstimmung zwischen Kommission, den betroffenen Städten und den Mitgliedsstaaten erarbeitet werden.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) muss daher gewährleisten, dass die TEN-T VO eingehalten und die Anforderungen fristgerecht erfüllt werden. Bis zum Jahr 2027 sollten daher in allen Landeshauptstädten methodenkonforme SUMPs vorliegen, die sich im Idealfall auch am Österreichischen Mobilitätsmasterplan 2030 orientieren, welcher zum Ziel hat, dass Österreich bis 2040 klimaneutral wird.

Der vorliegende Bericht fasst zusammen, welchen Status die Landeshauptstädte hinsichtlich der Erfüllung der SUMP-Kriterien aufweisen und welchen Bedarf die Städte haben, um einen SUMP nach den Vorgaben der Europäischen Kommission aufweisen bzw. erstellen zu können. Dabei werden auch jene Städte erfasst, die bereits einen SUMP haben.

Die österreichischen Landeshauptstädte haben bereits verschiedenste Strategien zur urbanen Mobilität und zum Güterverkehr. Es soll daher erhoben werden, welche

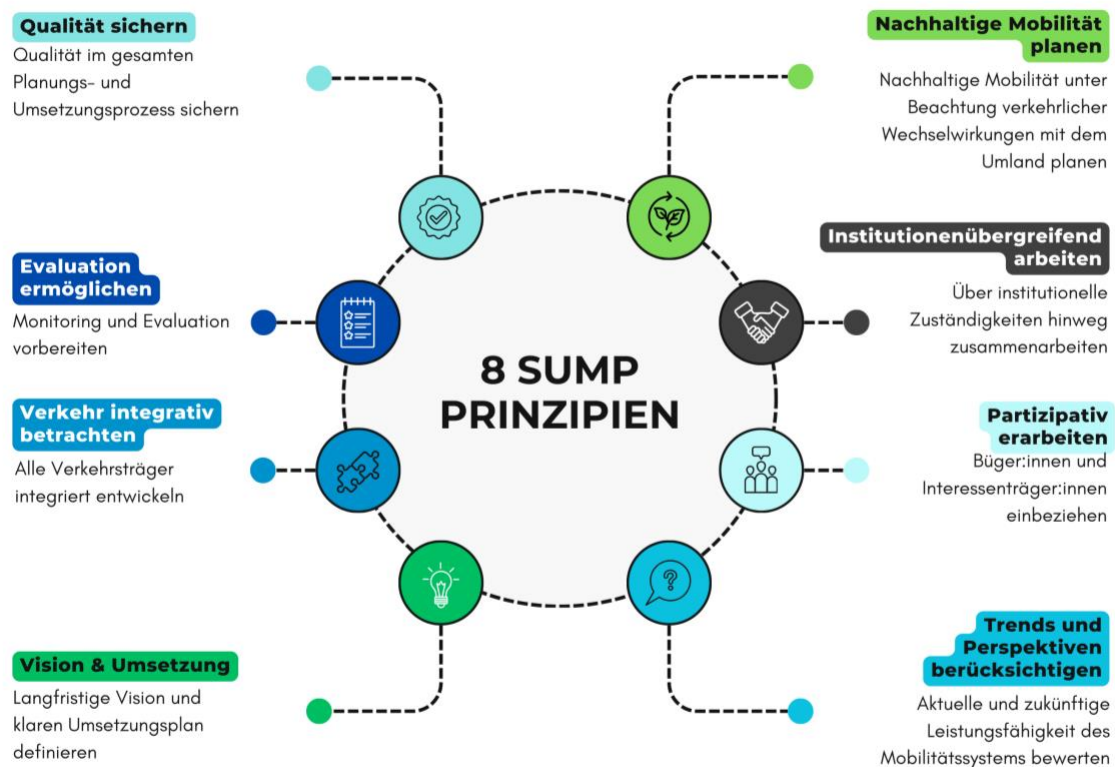
bestehenden Strategien unter verschiedenen Namen und mit unterschiedlichem Fokus (z.B. Gesamtverkehrsstrategien, Fuß- und Radverkehrskonzepte bzw. Masterpläne Gehen und Radfahren, Dekarbonisierungsstrategien, ...) existieren. Diese Strategien werden in Hinblick auf die Erfüllung der SUMP-Kriterien geprüft (SUMP-Readiness). Es wird festgestellt, inwieweit sie in einen zu erstellenden SUMP „einzahlen“ oder als Teil oder Vorarbeit eines SUMP betrachtet werden können. Auch bestehende SUMPs (Wien) oder jene, die sich in Bearbeitung befinden (Graz), werden geprüft. Weiters wird festgestellt, welche (Teil-)Aspekte eines SUMP noch unzureichend abgedeckt sind, aktualisiert oder neu gefasst werden müssten. Ziel ist es, die SUMP-Readiness der Landeshauptstädte zu beurteilen und von den festgestellten Abweichungen der SUMP-Eignung Empfehlungen zu erarbeiten, in welchen Aspekten und in welchem Umfang die Städte „nacharbeiten“ müssen und in welchen Bereichen das nationale SUMP-Support-Programme (NSSP) unterstützend wirken könnte. Das NSSP wird mit 2025 im Auftrag des BMK installiert.

2. Definition SUMP

Das Instrument des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) gibt es in der EU seit mehr als zehn Jahren. Ein SUMP ist ein langfristiger, integrierter Mobilitätsplan für den Personen- und den Güterverkehr, und zwar nicht nur für die Stadt, sondern die Stadt und ihre in Funktionen zusammenhängenden Umlandgemeinden, also das gesamte funktionale Stadtgebiet.

Hintergrund sind die Ziele der europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik, die auch auf lokaler Ebene umgesetzt werden sollen. Ein SUMP ist daher kein sektoraler Infrastrukturplan, sondern ein umfassendes Gesamtkonzept, das alle Verkehrsarten und Verkehrsträger umfasst. Es enthält ein Leitbild, überprüfbare Ziele und ein Maßnahmenprogramm mit einem Umsetzungskonzept (Zuständigkeiten, Prioritäten, Zeitplan, Kosten). Der SUMP wird laut Leitlinien auch gemeinsam erarbeitet – unter Einbindung der Verwaltung und Politik sowie der Bürger:innen, Wirtschaft, Interessengemeinschaften und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Ein SUMP basiert auf acht Prinzipien (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Die acht SUMP-Prinzipien



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Rupprecht Consult (2019)

Ein SUMP soll anhand von sogenannten SUMIs (Sustainable Urban Mobility Indicators) überprüfbar sein. Die Entwicklung und konkrete Überprüfung von SUMIs ist nicht Aufgabe der vorliegenden Prüfung.

3. Prozessbeteiligte und Vorgehen

3.1. Prozessbeteiligte

Die SUMP-Readiness-Prüfung der österreichischen Landeshauptstädte sah eine Teilnahme der Vertreter:innen aus den relevanten Abteilungen der Städte im Rahmen von Workshops vor. Die Ernennung der Personen erfolgte durch die Städte selbst (vgl. Tabelle 1), wobei der Erstkontakt durch das BMK erfolgte. Die Workshops fanden im September und Oktober 2024 vor Ort in den Landeshauptstädten statt. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die NSSP-Stelle mit den Landeshauptstädten zum SUMP

Kontakt aufnehmen, wird empfohlen, jene Personen aus Tabelle 1 zu kontaktieren, um eine Kontinuität zu gewährleisten. Auch wird darauf hingewiesen, dass einzelne Prozessbeteiligte bei der Erarbeitung einzelner Konzepte nicht involviert waren und daher nur die Gesamtschau innerhalb der Städte, die durch mehrere Personen abgedeckt wird, relevant sein kann.

Tabelle 1: Prozessbeteiligte

Stadt	Name	Abteilung / Funktion
Bregenz	Bernhard Fink	Bauservice und Infrastruktur, Abteilungsleiter
	Mario Longhi	Raumplanung und Mobilitätsservice, Dienststellenleiter
	Cyril Brücker	Raumplanung und Mobilitätsservice
Eisenstadt	Werner Fleischhacker	Abteilung Bauen & Wohnen, Leiter
Graz	Wolfgang Feigl	Abteilung für Verkehrsplanung, Abteilungsleiter
	Barbara Urban	Abteilung für Verkehrsplanung / Gesamtverkehrskonzepte
Innsbruck	Christian Schoder	Amt für Stadtplanung, Mobilität und Integration / Fuß- und Radverkehrskoordination
	Lucia Fuchs	Amt für Stadtplanung, Mobilität und Integration / Referat Mobilitätsstrategie
	Anne Weidner	Amt für Stadtplanung, Mobilität und Integration / Referat Raumplanung und Stadtentwicklung
	Marcus Maier	Amt für Klimaneutrale Stadt / Pionierstadt
	Michael Deflorian	Amt für Klimaneutrale Stadt, Leitung
	Lisa Weber	Amt für Klimaneutrale Stadt / Pionierstadt
Klagenfurt	Wolfgang Hafner	Abteilung Klima- und Umweltschutz, Abteilungsleiter
	Georg Hummitsch	Abteilung Straßenbau und Verkehr
	Markus Letter	Abteilung Klima- und Umweltschutz
	Daniel Sebö	Abteilung Straßenbau und Verkehr
	Georg Wald	Abteilung Stadtplanung

Stadt	Name	Abteilung / Funktion
Linz	Hans-Martin Neumann	Planung; Technik und Umwelt, Stadtentwicklungsdirektor
	Roman Minke	Planung, Technik und Umwelt / Leiter Mobilitätsplanung
	Lukas Freudenthaler	Planung, Technik und Umwelt / Mobilitätsplanung
	Gregor Lidauer	Planung, Technik und Umwelt / Mobilitätsplanung
	Matthias Oltay	Planung, Technik und Umwelt / Mobilitätsplanung
	Veronika També	Planung, Technik und Umwelt / Mobilitätsplanung
	Anja Weilguni	Planung, Technik und Umwelt / Mobilitätsplanung
Salzburg	Michael Schwifcz	Amt für Stadtplanung und Verkehr / Verkehrsplanung
St. Pölten	Jens de Buck	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilungsleiter
	Martin Gruber-Dorninger	Abteilung Klimakoordination
	Manuel Hammel	Abteilung Stadtentwicklung / Verkehrsplanung
Wien	Gregor Stratil-Sauer	MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Alexander Scholz	MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
BMK	Eva Mastny	Sektion II – Mobilität, Abteilung II/6 – Aktive Mobilität
Rosinak & Partner	Birgit Grosse	
	Andrea Weninger	

3.2. Schrittweises Vorgehen

Die Prüfung der SUMP-Readiness legte ein schrittweises Vorgehen nahe – mit einer Orientierungsphase (08/2024) und einer Prüfphase (09-10/2024).

Orientierungsphase

- (1) In einem ersten Schritt wurden **sämtliche Dokumente**, die zur Prüfung der SUMP-Readiness zur Verfügung stehen, im Zuge einer Recherche auf den

Websites der Städte gesammelt und nach schriftlicher Anfrage ergänzende Unterlagen von den Stadtverwaltungen zur Verfügung gestellt.

- (2) Parallel dazu wurde eine **Checkliste** erarbeitet, die aus sechs Quellen (vgl. Kapitel 5.1) gespeist wird. Die Fragen / Kriterien wurden auf den österreichischen Planungs- und Verwaltungskontext heruntergebrochen und in Teilbereichen auf den Stand der Technik gebracht – sofern notwendig.

Prüfphase

- (3) In diesem Schritt erfolgte die **SUMP-Readiness-Prüfung der vorliegenden Dokumente**. Die erste Prüfung nahm die Rosinak & Partner ZT GmbH vor. Die zweite Prüfung erfolgte gemeinsam mit den Vertreter:innen der Städte im Rahmen von je einem halbtägigen Workshop. Die Checkliste wurde im Zuge dieser zweiten Prüfung adaptiert, um einerseits vergleichbare Ergebnisse in den Landeshauptstädten und andererseits eine ähnliche Interpretation der Kriterien zu ermöglichen. Danach erfolgte eine Kontrollprüfung mit dem online SUMP-Self-Assessment-Tool¹.
- (4) In einem letzten Schritt wurden die **Ergebnisse** der SUMP-Readiness für alle Landeshauptstädte aufbereitet. Die Erkenntnisse sind als Stärken und Schwächen zusammengefasst und wurden in einem Workshop mit den Vertreter:innen der Städte und dem BMK sowie der zukünftigen Nssp-Stelle diskutiert. Weiters wurden Empfehlungen für die Städte abgeleitet, beispielsweise inwieweit SUMP bis zum Jahr 2027 zu erstellen sind und welche Lücken mit konkreten Maßnahmen „beheben“ werden können. Weiters wurde gemeinsam ausgelotet, welche unterstützenden Leistungen die Nssp-Stelle ab 2025 für die Städte erbringen kann.

Die Ergebnisse der SUMP-Readiness-Prüfung liegen zusammengefasst als Bericht und als Excel-Bewertungstabelle vor.

¹ [SUMP Self-Assessment Tool von Rupprecht Consult](#)

4. Prüfgegenstand und Prüfumfang

4.1. Kumulative Prüfung

Für die Prüfung der SUMP-Readiness der urbanen Mobilitätskonzepte² ist folgende Differenzierung zweckmäßig:

Typ A

Integrierte verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte im Sinne von SUMP – unterschieden nach städtischen und stadtgrenzenüberschreitenden Stadtreionskonzepten. Diese Konzepte können bereits nach den SUMP-Leitlinien erstellt worden sein oder sind erst auf ihre SUMP-Readiness zu prüfen.

Typ B

Teilkonzepte für einzelne Verkehrsarten oder Verkehrsfunktionen z.B. Masterpläne Gehen / Fußverkehrskonzepte, Masterpläne Radfahren / Radverkehrskonzepte, ÖV-Konzepte, Güterverkehrskonzepte / City Logistik Konzepte, Verkehrsberuhigungskonzepte

Typ C

Übergeordnete Strategien und Konzepte, in die Mobilitätskonzepte eingebettet sind (z.B. Stadtentwicklungspläne, Raumordnungskonzepte wie Örtliche Entwicklungskonzepte, Klimastrategien, Smart-City-Strategien, etc.).

Typ B und Typ C erfüllen aufgrund ihres Mobilitätsbezugs oftmals viele Kriterien der SUMP-Checkliste – allerdings in geringerem Ausmaß als bei Vorliegen eines SUMP bzw. eines städtischen Mobilitätskonzeptes – und wurden daher mitgeprüft.

Es wurde geprüft, inwiefern sich die vorliegenden Pläne und Konzepte ergänzen und gesamthaft als SUMP beurteilen lassen – im Sinne einer kumulativen Prüfung. Ergebnis ist eine Aussage, inwieweit durch nachträgliche Maßnahmen ein SUMP entstehen könnte, sofern dieser nicht schon vorliegt. In Summe wurden in den neun Landeshauptstädten 49 Strategien, Pläne und Konzepte geprüft. Der kumulative Prüfansatz ist eine bedeutende Stärke der angewandten Bewertungsmethode. Dazu kommt, dass mithilfe der Workshops mit den Vertreter:innen der Stadtverwaltungen

² Im Weiteren wird der Begriff Mobilitätskonzept synonym für Verkehrskonzept, Verkehrsstrategie, Mobilitätsstrategie, Fachkonzept Mobilität oder Mobilitätsplan verwendet.

auch der Erstellungsprozess der Mobilitätskonzepte und der sektoralen Pläne geprüft werden konnte, was in der Regel den SUMP-Erfüllungsgrad erhöht, zumal Details über den Erstellungsprozess nur selten im veröffentlichten Dokument erwähnt werden. Gute Beispiele dafür sind das Fachkonzept Mobilität in Wien, der Generalverkehrsplan St. Pölten sowie der Mobilitätsplan Graz.

Straßengestaltungsprojekte, Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne, Klimawandelanpassungsstrategien sowie Vorhaben auf Projektebene werden nicht geprüft.

4.2. Erstellungszeitpunkt & Veröffentlichung

Die geprüften Dokumente sollten bereits publiziert sein und den Bürger:innen sowie der Fachöffentlichkeit z.B. auf der Website der Landeshauptstadt zur Verfügung stehen. Einzelne Konzepte oder Teile der Konzepte standen im Zuge der öffentlichen Auflage den Bürger:innen zur Einsicht online zur Verfügung. Da Studien, interne Aktenvermerke oder Vorhaben auf Projektebene nicht publiziert werden und in der Regel auch nicht das gesamte Stadtgebiet betrachten, wurden diese auch nicht im Rahmen der SUMP-Readiness geprüft.

Ältere Mobilitätskonzepte, die aber noch gültig sind, wurden ebenfalls bewertet. Das betrifft Konzepte, die vor 2015 erstellt worden sind (z.B. Verkehrskonzept Innsbruck, Verkehrsleitbild Salzburg, Generalverkehrsplan Bregenz, Generalverkehrskonzept St. Pölten).

Auch jene Konzepte, die mit Stand Herbst 2024 in Erarbeitung sind, flossen in die Prüfung ein, allerdings nur dann, wenn ein entsprechender Entwurf vorlag und eine Finalisierung und Beschlussfassung in absehbarer Zeit (binnen etwa einem Jahr) realistisch ist. Das betraf z.B. den Mobilitätsplan Graz 2040 (SUMP), den Masterplan Gehen Eisenstadt oder das ÖV-Konzept Innsbruck.

Tabelle 2: Geprüfte Dokumente nach Typ, Alter und Veröffentlichung

Stadt	Dokument	Jahr	Veröffentlicht	Typ
Bregenz	Leitbild Verkehr und Mobilität Bregenz	2011	JA	A
	Generalverkehrskonzept Bregenz 2014	2014	JA	
	Fuß- und Radverkehrskonzept Bregenz 2019	2019	JA	B
	Konzept zur Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen 2024	2024	Absehbar	B
	REK Bregenz Leitbild 2008	2008	JA	C
Eisenstadt	Fachkonzept Mobilität im Zuge des STEP	2017	JA	A
	Masterplan Gehen Eisenstadt	2025	Absehbar	B
	Radverkehrskonzept Eisenstadt	2010	Präsentationszeitpunkt	B
	Stadtentwicklungsplan Eisenstadt 2030	2017	JA	C
Graz	Mobilitätsplan Graz 2040	2024/25	Absehbar	A
	Masterplan Gehen Graz	2024	JA	B
	Masterplan Radverkehrsoffensive 2030	2021	JA	B
	ÖV-Strategie Graz ÖVS	2025	Absehbar	B
	Stadtentwicklungskonzept 4.0 STEK	2020	JA	C
Innsbruck	Verkehrskonzept Innsbruck	1990/1997	Beschlusszeitpunkt	A
	Masterplan Gehen Innsbruck #LasstUnsEinenSchrittWeiterGEHEN	2022	JA	B
	Masterplan Radverkehr 2030	2020	JA	B
	ÖV-Konzept (in Bearbeitung)	2024/25	Absehbar	B
	ÖROKO 2.0	2020	Teilweise	C

Stadt	Dokument	Jahr	Veröffentlicht	Typ
Klagenfurt	Smart City Klima Strategie 7.1 (lebendes Dokument)	2017- laufend	JA	A
	Masterplan Gehen	2022	JA	B
	Masterplan Radfahren	2018	JA	B
	Mobilitätskonzept Klagenfurt (Schwerpunkt ÖPNV)	2019	JA	B
	STEK 2020 + STEK 2035 Strategiepapier	2014	JA	C
Linz	Mobilitätskonzept „Auf die Plätze fertig Linz“	2021	JA	A
	Mobilitätsleitbild für die Region Linz „kumm steig um“	2018	JA	A
	Masterplan Gehen Linz (in Bearbeitung)	2024/25	Absehbar	B
	L_NZ FAHR_RAD – Schritt für Schritt zur Fahrradstadt	2024	JA	B
	ÖV-Konzept Linz (ÖV-Korridor Linz) Endbericht	2020	NEIN	B
	Örtliches Entwicklungskonzept Linz	2013	JA	C
	Stadtstrategie Linz	2021	JA	C
Salzburg	Verkehrsleitbild Stadt Salzburg	1997	JA	A
	Masterplan Gehen Stadt Salzburg	2021	JA	B
	Radstrategie 2025+	2017	JA	B
	ÖV Grundkonzeption Stadt Salzburg +	2022	JA	B
	Nahverkehrsplan Stadtregion Salzburg	2023	JA	B
	Räumliches Entwicklungskonzept +	2007	JA	C
	Grundlagenbericht neues REK	2021	JA	C

Stadt	Dokument	Jahr	Veröffentlicht	Typ
St. Pölten	Generalverkehrskonzept St. Pölten	2014	JA	A
	Leitkonzeption Aktive Mobilität St. Pölten	2024	JA	B
	Leitkonzeption Öffentlicher Raum Innenstadt St. Pölten	2024	JA	B
	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)	2016	JA	C
	Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0	2022	JA	C
Wien	Fachkonzept Mobilität	2015	JA	A
	Fachkonzept Öffentlicher Raum	2018	JA	B
	Logistik 2030+	2019	JA	B
	Grundsatzbeschluss Fußverkehr	2016	JA	B
	Stadtentwicklungsplan Wien 2025	2014	JA	C
	Smart Klima City Strategie Wien	2022	JA	C

5. Checkliste zur Bewertung der SUMP-Readiness

5.1. Grundlagen der Checkliste

Die Checkliste ist das zentrale Instrument zur Prüfung der SUMP-Readiness nach inhaltlichen und methodischen Gesichtspunkten. Die Checkliste ist ein nach Themen geordneter Kriterienkatalog, der eine transparente Beurteilung der Konzepte ermöglicht. Mit Hilfe der Checkliste wird festgestellt, ob eine Landeshauptstadt ein Mobilitäts-/Verkehrskonzept oder andere mobilitätsrelevante Konzepte hat, die die SUMP-Anforderungen erfüllen oder nicht. Die Checkliste speisen folgende sechs Dokumente (vgl. Abbildung 2 und Tabelle 3):

Abbildung 2: Quellen für die SUMP-Readiness-Checkliste



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 3: Quellen für die SUMP-Readiness-Checkliste

Fragen/Kriterien	Dokument	Quelle/Autor
1 8 SUMP-Prinzipien	Leitlinien für nachhaltige und urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausgabe	Rupprecht Consult 2019
2 12 Schritte zur SUMP-Erstellung	Leitlinien für nachhaltige und urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausgabe	Rupprecht Consult 2019
3 Online-Katalog mit 30-45 Fragen	SUMP-Self-Assessment-Tool	<u>SUMP Self-Assessment Tool von Rupprecht Consult</u>
4 Themenfelder und Kriterien (32 Fragen)	Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf SUMP in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern	Rupprecht Consult 2023
5 Leitlinien der TEN-T-Verordnung Anhang V (Leitlinien für die Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in städtischen Knoten)	Verordnung (EU) 2024/1679	Verordnung (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates
6 Aktualisiertes Konzept für Pläne für nachhaltige städtische Mobilität	Anhang der Empfehlung (EU) 2023/550	Amtsblatt der EU, Empfehlung (EU) 2023/550 der Kommission vom 8.3.2023

In diesen Quellen befinden sich teils überlappende, aber auch ergänzende inhaltliche und methodische Anforderungen an die Erstellung und Gestaltung von SUMP. Aufbauend auf diesen sechs Quellen wurde eine vollständige und konsistente Checkliste für die inhaltlich-methodische Readiness-Prüfung der gesammelten Mobilitätspläne und weiterer Konzepte erstellt.

5.2. Bewertungsmethode

Die SUMP-Checkliste besteht aus sieben Themenbereichen und 40 Fragen / Kriterien.

Abbildung 3: Sieben Themenbereiche, Anzahl der Fragen / Kriterien je Themenbereich / Gewichtung der Themenbereiche (Werte gerundet)

Themenbereich	Kriterien		Maximal erreichbare Punkte	Gewichtung
SUMP-Planungskontext	3	8%	15	14%
Institutionelle Zusammenarbeit	4	10%	20	14%
Umfassende Mobilitätsanalyse	3	8%	15	14%
Langfristiges Leitbild und Umsetzungsplan	8	20%	40	14%
Alle Verkehrsträger integriert entwickeln	13	33%	65	14%
Bürger:innen und Interessenträger:innen einbeziehen	4	10%	20	14%
Monitoring und Evaluierung	5	13%	25	14%
Gesamt	40	100%	200	100%
Gesamt gewichtet				

Quelle: Eigene Darstellung

Pro Landeshauptstadt und Konzept wurden für die 40 Fragen die zutreffenden Antworten in einer Excel-Tabelle mit einem X eingetragen. Dahinter liegt ein entsprechendes Punktesystem.

Je Kriterium wurden Grenzwerte für die zu erreichende Punktezahl definiert, bei welchen ein Kriterium als erfüllt oder als teilerfüllt gilt. Manche Kriterien sind kumulativ zu verstehen, z.B. gibt es mehr Punkte, je mehr Gruppen oder Stakeholder bei der Erarbeitung eines SUMP / eines Konzeptes beteiligt waren. Für die meisten der Kriterien werden allerdings diskrete Werte vergeben.

Es wurde auch darauf geachtet, dass die Fragen der Checkliste dem österreichischen Planungskontext und dem Stand der Technik entsprechen. So ist beispielsweise der Themenbereich „Umstellung der urbanen Flotten auf alternative Antriebe“ durch Rechtsgrundlagen zur Dekarbonisierung des Verkehrssystems bereits großteils geregelt und mittlerweile Standard in den Städten³. Daher wurden einzelne Fragen aus den Leitfäden und die Bewertung der Städte dahingehend angepasst.

Bei der Beurteilung wird jedem übergeordneten Thema ein Erfüllungsgrad in Prozent zugeordnet. Die jeweiligen übergeordneten Themen sind mit 14 % (gerundet) gleichwertig gewichtet. Eine gleichartige Gewichtung der einzelnen Kriterien liefert weitgehend nur geringfügig abweichende Ergebnisse und ist im Sinne einer Sensitivitätsanalyse in den Excel-Tabellen dargestellt .

³ Das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) ist die Umsetzung der Clean Vehicle Directive der EU, es schreibt seit 2021 die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge bei öffentlichen Busvergabeverfahren vor. Die Sonderrichtlinie zur Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr regelt zudem die Anschaffung emissionsfreier Busse im Rahmen der EBIN-Förderung des BMK.

Es gibt zudem keine Muss-Kriterien und keine dezidierte Bestimmung von Bonuspunkten, wie dies bei der SUMP-Bestandserhebung und -analyse der deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern erfolgte. Da im Zuge der SUMP-Readiness-Prüfung auch sektorale Konzepte geprüft wurden, können Bonuspunkte automatisch durch die sektorale Vertiefung in allen Landeshauptstädten gesammelt werden. Basis der Beurteilung ist das jeweilige vorliegende gesamtstädtische Mobilitätskonzept. Sektorale Konzepte können in Teilbereichen zu einer Verbesserung führen.

Um ein differenzierteres Bild der einzelnen Konzepte der Kategorien A, B und C in den Städten zu erhalten, wurde der potenzielle Beitrag, den ein solches Konzept zu einem SUMP leisten kann, mit Gewichten versehen. Die höchste Gewichtung (0,5) erhält dabei der SUMP selbst bzw. das Vorhandensein eines Mobilitäts-/Verkehrskonzeptes. Konzepte zu spezifischen Verkehrsmitteln (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichen Verkehr, Güterverkehr), Konzepte zum öffentlichen Raum sowie Stadtentwicklungspläne und Klimarahmenstrategien erhalten ein geringeres Gewicht. Die Gewichtung ist für jede Stadt verschieden, da jede Stadt auch eine unterschiedliche Anzahl an Konzepten hat, die in unterschiedlicher Intensität zu einem SUMP beitragen.

Abbildung 4: Auszug aus der SUMP-Readiness-Checkliste

SUMP Assessment		GRAZ					
Kriterienkatalog	Maximal erreichbare Punkte	Gesamtstädt. Mob.konzept	Konzepte für spezifische Verkehrsmittel / Spezialkonzepte			ÖEK / STEK / Strategie	SUMP-Readiness Graz
		Mobilitätsplan Graz 2040 (SUMP)	Masterplan Gehen	Masterplan Radverkehrs-offensive 2030	ÖV-Strategie Graz (ÖVS) 2022/laufend	4.0 STEK 2020	
		2024 (Dez.)	2024	2021	2022/laufend	2020	
Gewichtung		10	3	3	3	1,00	20
SUMP-Planungskontext	15	13	9	11	11	7	13,0
1 Gibt es bereits einen SUMP? In welchem Status ist dieser?	5	5	5	5	5	5	5,0
Es liegt kein SUMP vor oder ist in Vorbereitung	0						
SUMP ist in Vorbereitung	3						
SUMP liegt vor	5	x	x	x	x	x	
SUMP ist in Überarbeitung	5						
2 Welches Konzept bzw. welche Strategie liegt vor?	5	5	3	3	3	1	5,0
Städtisches Verkehrskonzept/Mobilitätskonzept/Gesamtverkehrsstrategie	5	x					
Konzept/Plan für spezifische Verkehrsmittel/Spezialkonzept	3		x	x	x		
Stadtentwicklungskonzept/ÖEK/Strategie	1					x	
3 Welchen räumlichen Bereich deckt der SUMP/der Plan/das Konzept ab?	5	3	1	3	3	1	3,0
Stadtzentrum/Teile des Stadtgebiets	0						
Verwaltungsgrenzen der Gemeinde	1		x			x	

Quelle: Eigene Darstellung

5.3. Erläuterungen zur Checkliste

Die Checkliste besteht aus sieben Themen und 40 den Themen zugeordneten Kriterien bzw. Fragen.

Tabelle 4. Themen und Kriterien/Fragen in der Checkliste

SUMP-Planungskontext	
1	Gibt es bereits einen SUMP? In welchem Status ist dieser?
2	Welches Konzept bzw. welche Strategie liegt vor?
3	Welchen räumlichen Bereich deckt der SUMP/der Plan/das Konzept ab?
Institutionelle Zusammenarbeit	
4	Waren alle relevanten kommunalen Ämter an der Erstellung des SUMP/des Plans/des Konzepts/der Strategie beteiligt?
5	Waren Behörden/Dienststellen der Nachbargemeinden regelmäßig am Planungsprozess beteiligt?
6	Wurde der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie in Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen entwickelt?
7	Verweist der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie auf andere relevante lokale Strategien und Pläne?
Umfassende Mobilitätsanalyse	
8	Welche der folgenden mobilitätsrelevanten Themen wurden für den SUMP/den Plan/das Konzept/die Strategie analysiert?
9	Welche der folgenden Verkehrsträger wurden für den SUMP/den Plan/das Konzept/die Strategie bezüglich ihrer Probleme analysiert?
10	Welche der folgenden Mobilitätstrends sind für den SUMP/den Plan/das Konzept/die Strategie analysiert worden?
Langfristiges Leitbild und Umsetzungsplan	
11	Beschreibt der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Zukunftsszenarien?
12	Enthält der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie ein langfristiges Mobilitätsleitbild/eine Zukunftsvision?
13	Definiert der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie klare Mobilitätsziele?
14	Wurden im SUMP/im Plan/im Konzept/in der Strategie messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?

15 Berücksichtigt der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie folgende messbare Indikatoren?

16 Wurde festgelegt, wer für die Umsetzung der Maßnahmen jeweils zuständig ist?

17 Wurden Finanzierungsmöglichkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen des SUMP/des Plans/des Konzepts/der Strategie identifiziert?

18 Haben die Entscheidungsträger/innen eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?

Alle Verkehrsträger integriert entwickeln

19 Welche der folgenden Maßnahmentypen enthält der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie?

20 Fußverkehr: Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs?

21 Radverkehr: Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs?

22 Öffentliche Verkehrsmittel: Beschreibt der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie, wie die Qualität, Verknüpfung und Zugänglichkeit des ÖPNVs verbessert werden können (z.B. in Bezug auf Infrastruktur, Fahrzeuge und Dienstleistungen)?

23 Verkehrssicherheit: Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsträger?

24 Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie das Potenzial für eine Umverteilung des Straßenraums vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen, die die Lebensqualität der Stadt erhöhen?

25 Städtische Logistik: Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Stadtlogistik und des Güterverkehrs?

26 Mobilitätsmanagement: Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Reiseverhaltens bestimmter Zielgruppen (z.B. schulisches, betriebliches oder touristisches Mobilitätsmanagement)?

27 Multimodalität: Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren?

-
- 28** Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung der urbanen Flotte?
-
- 29** Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung?
-
- 30** Intelligente Verkehrssysteme (ITS): Beinhaltet der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie ITS-Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger?
-
- 31** Berücksichtigt der SUMP/der Plan/das Konzept/die Strategie Maßnahmen, die zur Verbesserung der Personen- und Güterverkehrsflüsse insbesondere im transeuropäischen Verkehrsnetz führen?
-

Bürger:innen und Interessenträger:innen einbeziehen

- 32** Waren Bürger:innen oder Interessenträger an der Analyse der Mobilitätssituation beteiligt?
-
- 33** Waren Bürger:innen oder Interessenträger an der Strategieentwicklung beteiligt?
-
- 34** Waren Bürger:innen oder Interessenträger an der Maßnahmenentwicklung beteiligt?
-
- 35** Wie haben Sie den Schlusssentwurf des SUMP/des Plans/des Konzepts/der Strategie veröffentlicht und diskutiert, um Interessenträgern und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu geben?
-

Monitoring und Evaluierung

- 36** Wurden von den lokalen Behörden / Dienststellen Mechanismen zur Überwachung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele eingerichtet (Controlling)?
-
- 37** Wie oft werden die Indikatoren für die Mobilitätsziele gemessen, um den Fortschritt zu überprüfen?
-
- 38** Welche Evaluationsmethoden werden normalerweise verwendet, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu bewerten?
-
- 39** Wie wird die potenzielle Wirkung von Maßnahmen zur Erreichung des Leitbilds und der Mobilitätsziele bewertet?
-
- 40** Wurden Maßnahmen getroffen, um den rechtzeitigen Zugriff auf einschlägige Daten und Statistiken sicherzustellen?
-

5.4. Herausforderungen bei der Bewertung & Methodenkritik

Vergleichbarkeit der Landeshauptstädte

SUMPs waren ursprünglich für Städte ab 100.000 Einwohner:innen vorgesehen. Die Landeshauptstadt Eisenstadt hat 16.000 Einwohner:innen, Bregenz knapp 30.000. In den Workshops musste die Checkliste daher adaptiert werden, um den unterschiedlichen „Verfasstheiten“ der Städte gerecht zu werden. So darf beispielsweise eine kleine Stadt, in der es keine Bezirke, Stadtteilverwaltungen und politische Stadtteilvertreter:innen gibt, nicht schlechter beim Thema „Beteiligung“ bewertet werden als eine Stadt, die politische Verantwortliche oder gar Verwaltungseinheiten in den jeweiligen Stadtteilen aufweisen kann. Wien als 2-Millionen-Stadt hat zudem andere finanzielle und personelle Ressourcen als Eisenstadt oder Bregenz mit unter 30.000 Einwohner:innen. Dieser Umstand spiegelt sich vor allem bei den Empfehlungen (vgl. Kapitel 7) wider.

Mobilitätskonzepte der Bundesländer

In Österreich hat – mit Ausnahme des Landes Tirol – jedes Bundesland ein Landesverkehrskonzept, in welchen die urbanen Zentralräume eine wesentliche Rolle spielen. Die SUMP-Leitlinien werden diesem Sachverhalt nicht gerecht. Zahlreiche Maßnahmen, die in den städtischen Mobilitätskonzepten festgelegt sind, fallen in den Kompetenzbereich der Länder und werden oftmals auch gemeinsam mit den Landeshauptstädten erarbeitet.

Öffentliche und nicht öffentliche Teile der Konzepte

Geprüft wurden Konzepte bzw. Dokumente, die auch der Öffentlichkeit zugänglich sind oder in der Vergangenheit verfügbar gemacht wurden, zum Beispiel zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage. Einzelne Konzepte wie das Verkehrskonzept Innsbruck aus dem Jahr 1990 bzw. die Beschlussfassung aus 1997 oder die Einzelteile des Fachkonzeptes Mobilität in Eisenstadt sind nicht öffentlich verfügbar. Hier muss von den Städten entschieden werden, inwieweit diese im Rahmen der SUMP-Prüfung der EU öffentlich zugänglich gemacht werden können.

Vertiefte Analysen ohne Dokumentation in den Konzepten

Die Workshops mit den Vertreter:innen der Landeshauptstädte trugen dazu bei, die Qualität der Konzepte tiefergehend zu betrachten. Es stellte sich heraus, dass Analysen, Studien und interne Grundlagen der Stadtverwaltungen in die Konzepte eingeflossen sind, ohne dass sie in den Publikationen umfassend genannt und dargestellt werden – häufig fehlen sie auch im Quellen- oder Literaturverzeichnis. Die Workshops mit den Vertreter:innen der Stadtverwaltungen haben es ermöglicht, die SUMP-Readiness der Landeshauptstädte gesamthaft zu beurteilen, auch wenn entsprechende Inhalte auf den ersten Blick in den publizierten Dokumenten nicht enthalten scheinen. Das betrifft vor allem die Fragen 4-7 (institutionelle Zusammenarbeit), die Fragen 8-10 (umfassende Mobilitätsanalyse) sowie die Fragen 32-35 (Beteiligung von Bürger:innen und Interessenträgern). In diesen Fällen wurde dieser Umstand mit Kommentaren in der Excel-Checkliste vermerkt, um die Beurteilung transparent zu machen.

Verkehrssicherheit: Dauerhafte und kontinuierliche Maßnahmen

Auf der Maßnahmenebene spielen kontinuierliche Maßnahmen wie z.B. die Verkehrssicherheit eine bedeutende Rolle. Da die Städte auf Gemeindestraßen und die Bundesländer auf Landesstraßen verpflichtet sind, Unfallhäufungsstellen zu sanieren, werden diese Maßnahmen idR nicht in den Mobilitätskonzepten im Detail behandelt. Dieser Umstand führt nicht zu einer schlechteren Bewertung in den Städten, es wird allerdings empfohlen, in den künftigen SUMPs die Verkehrssicherheitsarbeit zu dokumentieren (vgl. Kapitel 7).

Controlling & Evaluierung: Sammeln von Daten und Zugriff auf Statistiken

Die Frage 40 lautet „Wurden Maßnahmen getroffen, um den rechtzeitigen Zugriff auf einschlägige Daten und Statistiken sicherzustellen?“. Zahlreiche Daten und Statistiken liegen bei den Städten selbst vor. Der Zugriff auf diese ist also gesichert. Darüber hinaus gibt es alle zehn Jahre eine Mobilitätsenerhebung in Österreich (Österreich unterwegs), wo sich Städte mit einem erhöhten Sample anschließen können. Ergänzend dazu gibt es meist alle fünf Jahre Mobilitätsenerhebungen in einigen Bundesländern. Viele weitere Daten sind bei der Statistik Austria, bei den Bundesländern, bei ÖBB, Asfinag, Umweltbundesamt vorhanden, auf welche ebenfalls – teilweise aber mit Kosten verbunden – zugegriffen werden kann (Pendlerdaten, Kfz-

Statistiken, Ein- und Aussteiger, Luftschadstoffe, Lärm, ...). Bei der Erhebung von neuen Daten sind jedenfalls immer Kosten und Nutzen abzuwägen. Fakt ist, dass die Qualität eines Mobilitätskonzeptes nicht an der Fülle von Daten gemessen werden kann.

Möglichkeiten der Finanzierung von Maßnahmen

Die Fragen 17 und 18 zielen darauf ab, in Mobilitätskonzepten / in SUMPs Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten festzulegen. Die Frage 18 ist dabei mehrfach komplex „Haben die Entscheidungsträger/innen eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?“ Da in den Mobilitätskonzepten der österreichischen Landeshauptstädte Kosten, Zuständigkeiten, Finanzierung und oft auch der Zeitplan begründet nicht angegeben werden, wurde diese Frage bei der Beantwortung etwas relativiert. Die Angabe von Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten ist nur im Einzelfall möglich, wenn Vorhaben bereits so tief ausgearbeitet sind, dass Kosten (und auch die Finanzierung) feststehen. Jede Stadtverwaltung hat darüber hinaus eine Finanzdirektion (oder ähnliche Abteilungen), die keinesfalls Finanzierungszusagen über mehrere Jahre treffen darf. In allen Städten ist es außerdem üblich, dass Einzelmaßnahmen gesondert vom Gemeinderat beschlossen werden müssen.

Der SUMP-Leitfaden von Rupprecht Consult beschreibt, in welcher Tiefe Städte Finanzierungsmöglichkeiten von Maßnahmen prüfen sollten, unter anderem durch Anleihen, die Erfassung von Grundstückswerten oder Erschließungsgebühren. Auch gibt der Leitfaden an, dass mögliche Einnahmen ermittelt werden sollten, z.B. aus Werbeflächen, Parkplatzgebühren oder durch den Verkauf von Fahrkarten aus dem öffentlichen Verkehr. Das föderale österreichische System, die komplexe Förderlandschaft des Bundes und der Bundesländer, spezifische Finanzierungszusagen des Landes oder des Bundes z.B. über §15a Vereinbarungen – all das spiegelt sich im SUMP-Leitfaden nicht wider. Im Kapitel 0 wird dazu ein Vorschlag eingebracht.

Unterschiede in der Interpretation der Kriterien

Checklisten neigen i.A. dazu, von verschiedenen Personen unterschiedlich interpretiert zu werden. Durch die Workshops mit den Vertreter:innen der Stadtverwaltungen wurde sichergestellt, dass die Kriterien ähnlich verstanden werden

und der Spielraum der Interpretation möglichst gering ist. Um Transparenz zu schaffen, sind Kommentare in der Checkliste im Excel-Dokument ergänzt worden. Dies unterstützt den Auftraggeber und später die NSSP-Stelle bei der Weiterführung und Interpretation der Readiness-Prüfung. Weiters gab es dazu einen Arbeitstermin mit dem BMK und der künftigen NSSP-Stelle.

Bezug zum Online Tool des SUMP Self Assessments

Es zeigte sich, dass die Selbsteinschätzungen der Landeshauptstädte und die Einschätzung von Rosinak & Partner teilweise von den Ergebnissen des SUMP-Self Assessments⁴, welches online zur Verfügung steht, abweichen. Einige Kriterien bzw. Fragen, die im Anhang V der EU-Richtlinie genannt sind, sind nicht Teil des online SUMP-Self Assessments. Auch gibt es beim SUMP-Self Assessment ohne Erläuterungen einen großen Interpretationsspielraum. Auch Rupprecht Consult bestätigt, dass das *„SUMP-Self Assessment nie für den Zweck einer Bewertung [...] gedacht war, sondern „nur“ als strukturierter Leitfaden zur selbstkritischen Reflektion. [...] Für den Zweck einer Bewertung erzeugte dies [...] enorme Probleme.“*⁵

⁴ [SUMP Self-Assessment Tool von Rupprecht Consult](#)

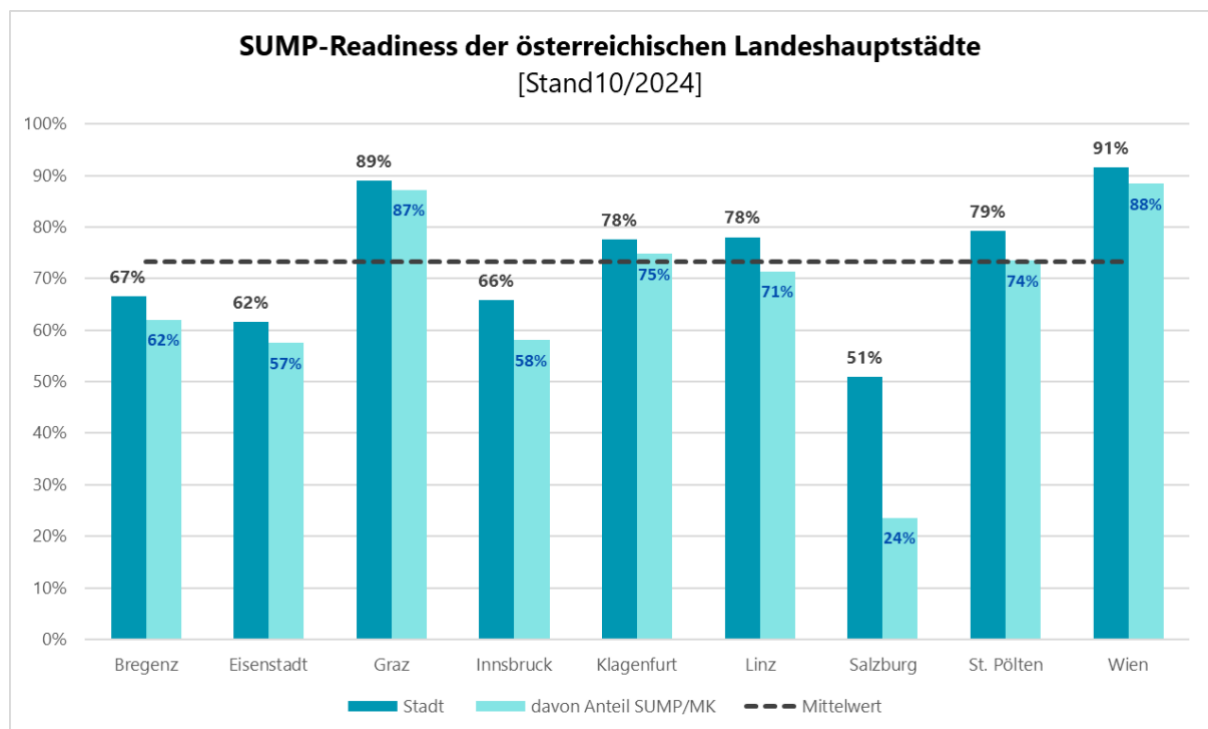
⁵ Rupprecht Consult (2023): Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf SUMP in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern, S. 31

6. Ergebnisse

6.1. Erfüllungsgrad der SUMP-Readiness

Die Erfüllungsgrade der SUMP-Readiness der österreichischen Landeshauptstädte sind hoch. Die kumulative Prüfmethode unterstützt die SUMP-Readiness der Städte, die von 51 bis 91 % liegt. Dies ist auch den sektoralen Mobilitätsplänen wie dem Masterplan Gehen, dem Masterplan Radverkehr oder auch den ÖV-Konzepten geschuldet, die Teilbeiträge einer SUMP-Readiness leisten. Die Beiträge der SUMP's bzw. der bestehenden Mobilitätskonzepte liegen bei 24 bis 88 %.

Tabelle 5: SUMP-Readiness der Österreichischen Landeshauptstädte



Quelle: Eigene Darstellung

Am höchsten mit 91 % ist die SUMP-Readiness in der Bundeshauptstadt **Wien**, die bereits vor zehn Jahren das Fachkonzept Mobilität als SUMP erstellt und damals besonderen Wert auf die integrative Planung, die Beteiligung, das Controlling und die Evaluierung der Ziele und Maßnahmen gelegt hat. Ergänzt wird diese hohe Readiness durch weitere Konzepte wie dem Fachkonzept Öffentlicher Raum, dem

Grundsatzbeschluss Fußverkehr und dem bundesländerübergreifenden Logistikkonzept „Nachhaltige Logistik 2030+ Wien Niederösterreich“ aus 2019.

Eine Besonderheit von **Wien**, aber auch der Stadt **Linz**, ist die **regionale Betrachtungsweise**, die in Wien mittels eines eigenen gemeinsamen Kapitels „Gemeinsam in der Region“ erfolgte, welches auch von den drei Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland akkordiert und beschlossen wurde. Durch die räumliche Nähe Wiens zu Bratislava und die starken Pendelbeziehungen in der Ostregion ist das Fachkonzept Mobilität Wien im Übrigen das einzige Konzept, welches die Metropolregion zumindest in Teilaspekten betrachtet.

In **Linz** liegt ein regionales Mobilitätskonzept als eigenes Konzept („Mobilitätsleitbild für die Region Linz, kumm steig um“) vor. Die Stadt Linz erreicht in ihrer SUMP-Readiness 78 % und kann als SUMP-ready bezeichnet werden. Ein höherer Erfüllungsgrad wäre möglich, wenn die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes mit Beteiligung der Bürger:innen organisiert worden wäre. Das Mobilitätskonzept Linz aber auch die Stadtentwicklungsstrategie sind während der Covid-19-Pandemie entstanden – Beteiligungsveranstaltungen waren aufgrund der strengen Regelungen nicht möglich und mussten entfallen.

Die Stadt **Graz** erreicht nach Wien die zweithöchste SUMP-Readiness mit 89 % – das Konzept befindet sich in der finalen Bearbeitung. Eine Beschlussfassung durch den Gemeinderat ist noch 2024 zu erwarten. Die Stadt Graz hat den Planungsprozess des neuen Mobilitätsplanes bereits im Jahr 2022 als SUMP gestartet und verfügt darüber hinaus auch noch über umfassende sektorale Masterpläne Gehen und den Masterplan Radverkehrsoffensive 2030 sowie über eine ÖV-Strategie, die ebenfalls 2025 veröffentlicht und beschlossen werden soll.

Die Stadt **Salzburg** plant die Erarbeitung eines SUMP ab dem Jahr 2025 und schreibt diese Leistungen derzeit an externe Planungsbüros aus. Salzburg verfügt bisher nur über ein Verkehrsleitbild aus dem Jahr 1997, welches zwar noch Gültigkeit besitzt, allerdings keine Maßnahmen enthält. Die Bewertung der SUMP-Readiness der Stadt Salzburg ist daher deutlich geringer als in anderen Städten und liegt bei 51 %.

Die Stadt **Innsbruck** verfügt über ein integriertes Verkehrskonzept aus dem Jahr 1989/1990, welches 1997 beschlossen wurde. Das Konzept ist immer noch gültig und stellt aufgrund der vertieften und sehr detaillierten Analysen und Maßnahmen eine

Besonderheit dar. Die SUMP-Readiness der Stadt Innsbruck liegt bei 66 %. Innsbruck verfügt darüber hinaus über einen Masterplan Gehen, der derzeit aktualisiert wird und im Jahr 2025 als vertieftes Konzept zur Verfügung stehen wird. Auch das Radverkehrskonzept sowie das ÖROKO (Örtliches Raumordnungskonzept) sind wichtige konzeptive Grundlagen in Innsbruck, die die SUMP-Readiness der Stadt ergänzen.

Die Stadt **Bregenz** hat ein Verkehrsleitbild aus 2011 sowie einen Generalverkehrsplan aus dem Jahr 2014 – mit Schwerpunkten und einer Konzentration auf die wesentlichen Themen der Stadt. Neben dem Fuß- und Radverkehrskonzept als sektorales Mobilitätskonzept hat Bregenz auch ein eigenes stadtweites Konzept für die Verkehrsberuhigung von Schul- und Kindergartenumfeldern, welches eine Besonderheit darstellt und in die Beurteilung eingeflossen ist. Die SUMP-Readiness von Bregenz beträgt 67 %.

St. Pölten hat ein Generalverkehrskonzept aus dem Jahr 2014 und verfügt über aktuelle Leitkonzepte zum Radverkehr, zum Gehen und zum öffentlichen Raum in der Innenstadt, die wesentliche Bestandteile eines SUMP darstellen. Die SUMP-Readiness von St. Pölten ist entsprechend hoch und beträgt 79 %. Das Generalverkehrskonzept St. Pölten ist neben dem Mobilitätsplan Graz das einzige Verkehrskonzept, das über eine Wirkungsabschätzung – wenn auch nur in geringem Umfang – verfügt.

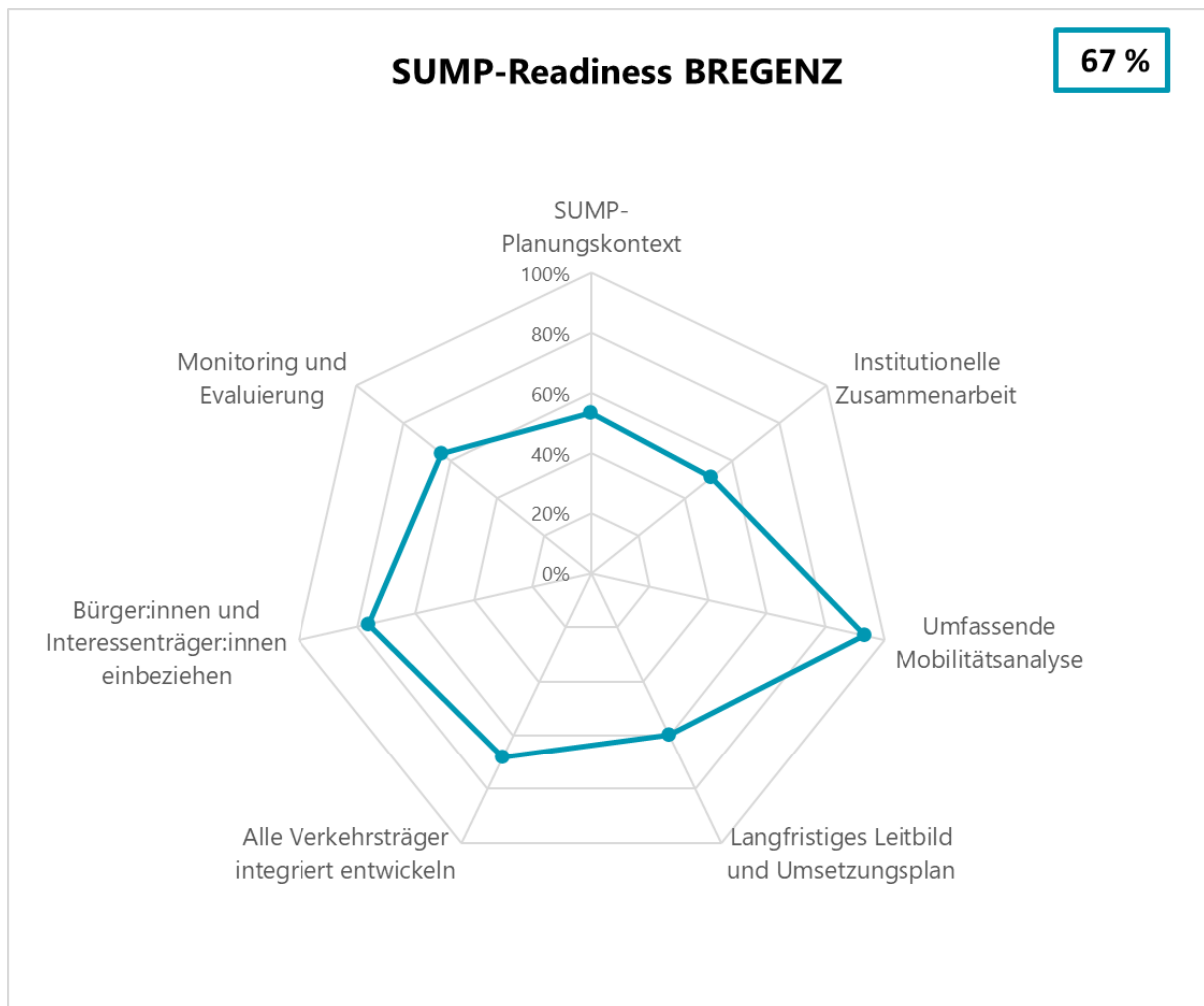
Die Stadt **Klagenfurt** verfügt über ein Mobilitätskonzept mit dem Schwerpunkt öffentlicher Verkehr aus dem Jahr 2019. Weiters hat die Stadt eine Smart City Klima Strategie, die als Version 7.1 als „lebendes“ Dokument eingeflossen ist. Nach Rücksprache mit den Vertretern der Stadt Klagenfurt ist die Smart City Klima Strategie als eigentlicher SUMP zu verstehen, auch wenn sie weitere Teilbereiche wie Energie etc. beinhaltet. Dies ist eine Besonderheit in der Beurteilung – kann aber im Sinne einer kumulativen Prüfung als plausibel eingestuft werden. Die SUMP-Readiness der Stadt Klagenfurt kann mit 78 % eingestuft werden.

Eisenstadt hat als kleinste Landeshauptstadt viele konzeptive Grundlagen vorzuweisen. Das Fachkonzept Mobilität entstand im Zuge des Stadtentwicklungsplanes im Jahr 2017 und baut auf mehreren Bestandteilen auf (Straßenbauprogramm, Stadtbuskonzept, Radverkehrskonzept, Freiraumkonzept und Konzept zur Barrierefreiheit). Darüber hinaus entsteht derzeit ein Masterplan Gehen,

welcher 2025 abgeschlossen sein wird. Eisenstadt erreicht eine SUMP-Readiness von 62 %.

Allen Landeshauptstädten gemein ist ein geringerer Erreichungsgrad beim Thema Umsetzung. In den Mobilitätsplänen werden idR keine Zuständigkeiten, Prioritäten und Budgets bzw. Kosten festgelegt. Dies ist in Österreich eine übliche Planungspraxis, insbesondere was die Kosten und die Sicherung der Finanzierung betrifft. Diese werden idR im Zuge der mittelfristigen Finanzplanung oder über andere Finanzierungsvereinbarungen wie §15 Vereinbarungen oder Förderzusagen der Bundesländer geregelt.

6.2. SUMP-Readiness Bregenz



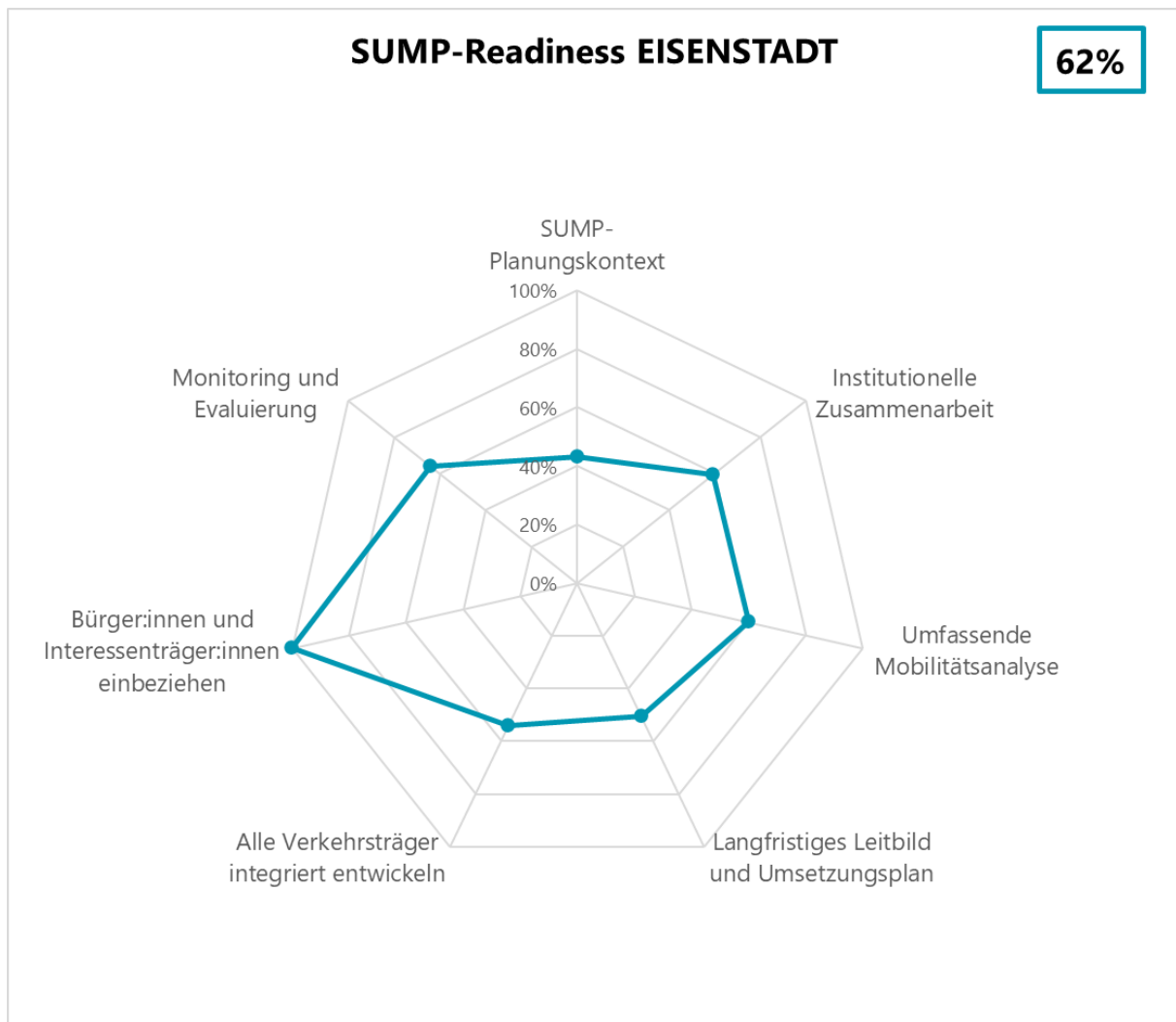
Positiv hervorzuheben

- umfassendes Generalverkehrskonzept aus 2014
- setzt Schwerpunkte und konzentriert sich auf das Wesentliche
- hat eine umfassende Analyse, die aber nicht publiziert wurde
- detailliertes Fuß- und Radverkehrskonzept als sektorales Mobilitätskonzept vorhanden
- eigenes Konzept für Schul- und Kindergartenumfelder für gesamtes Stadtgebiet vorhanden

Lücken

- ist zehn Jahre alt, Analysen sind teilweise älter
- es gibt nur wenige Indikatoren für die Evaluierung; Controlling-Mechanismen fehlen
- Das Umland wurde bei der Erstellung zu wenig eingebunden, trotz starker Verflechtungen im Bodenseeraum. Die regionalen Planungsaktivitäten der plan b Gemeinden waren damals bereits vorhanden, wurden aber nicht genutzt.
- Das Leitbild des REK ist sehr kurz, trägt daher nur wenig bei.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.3. SUMP-Readiness Eisenstadt



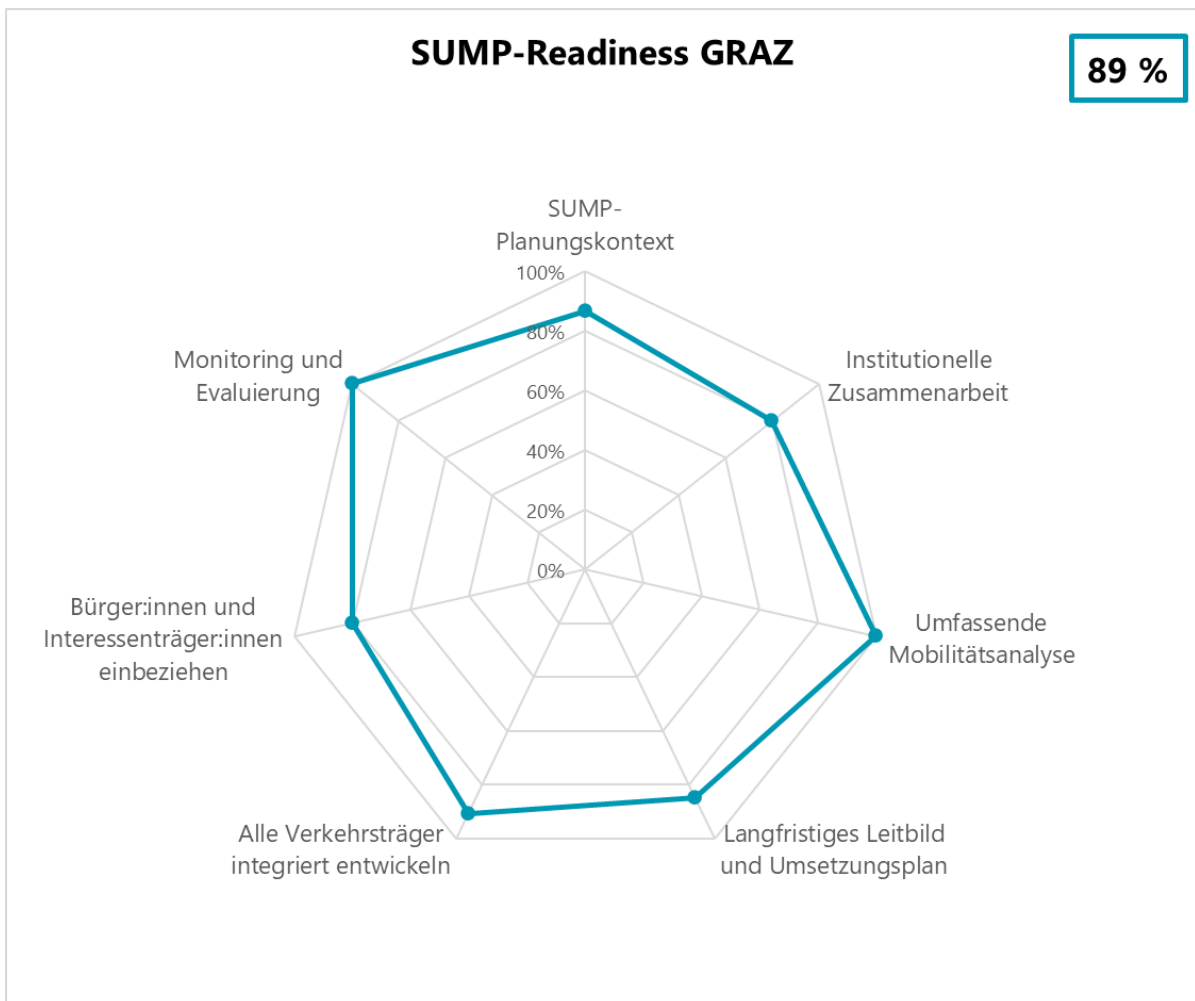
Positiv hervorzuheben

- Der kumulative SUMP-Ansatz wird mit Teilkonzepten zur Mobilität bereits seit 2009 verfolgt.
- Das Buskonzept Eisenstadt ist ein Teil davon und wurde bereits umgesetzt.
- Es gibt einen aktuell gültigen Stadtentwicklungsplan mit einem umfassenden Mobilitätsteil.
- Ein Masterplan Gehen ist in Arbeit.

Lücken

- Die Teilbearbeitungen bei der Mobilität ermöglichen ein schrittweises konzeptives Vorgehen in Eisenstadt. Dies ist für eine kleine Stadt argumentierbar und aufgrund von personellen und finanziellen Ressourcen zweckmäßig. Nachteil ist, dass ein Gesamtblick auf die Mobilität evt. verloren geht.
- Die Teilkonzepte stammen aus 2016, die Analysen sind tw. älter und wenig umfassend dargestellt.
- Es fehlen ein Leitbild und Ziele, es fehlen Indikatoren für die Evaluierung. Es gibt keine Controllingmechanismen.
- Inhaltlich fehlt u.a. der Güterverkehr.
- Das Umland wurde bei Erstellung zu wenig eingebunden.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.4. SUMP-Readiness Graz



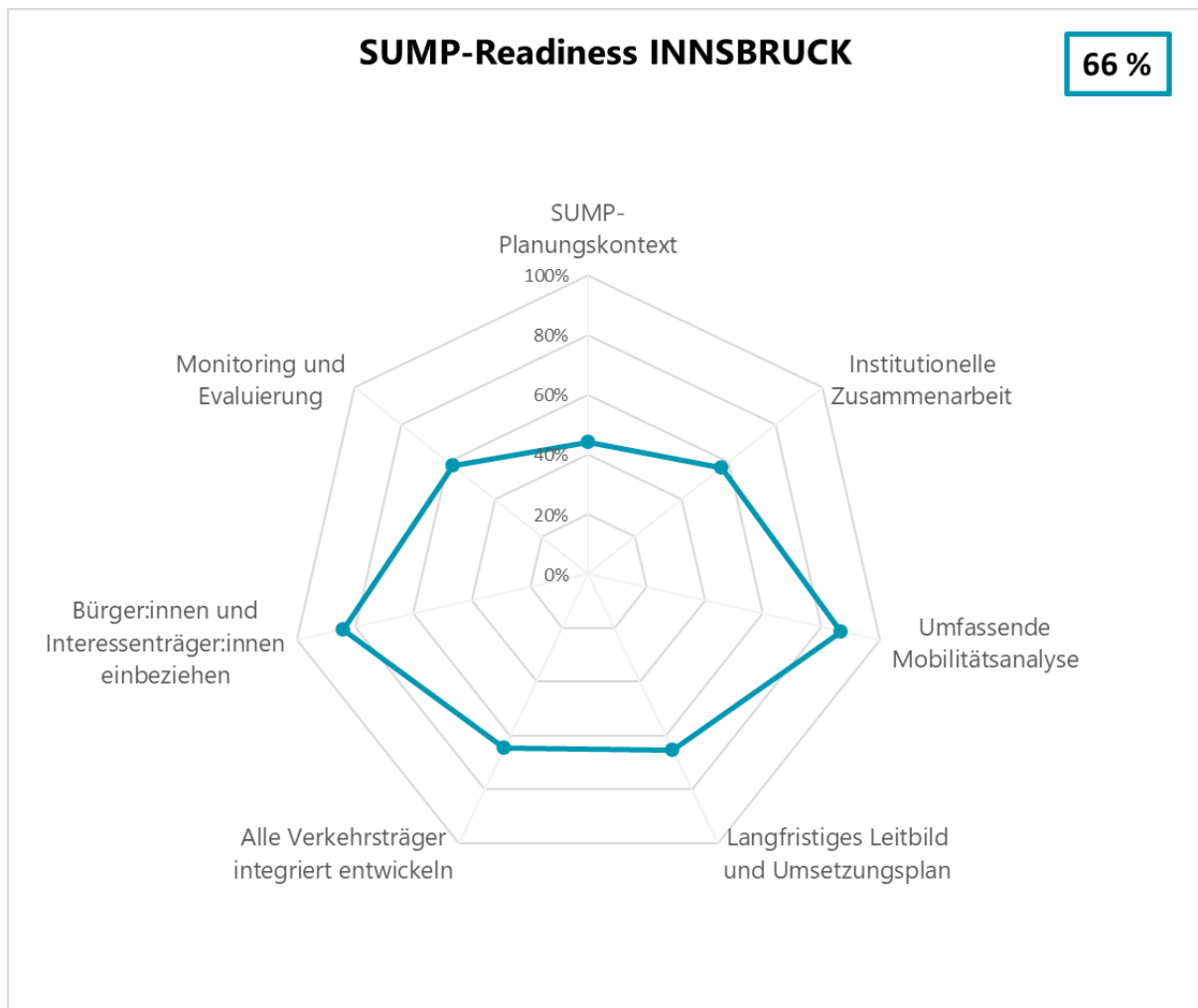
Positiv hervorzuheben

- Der Mobilitätsplan Graz ist neben Wien der zweite SUMP einer österreichischen Landeshauptstadt.
- Er ist als umfassender, verkehrsträgerübergreifender SUMP zu sehen und soll noch 2024 beschlossen werden.
- Neben dem Mobilitätsplan Graz bestehen aktuelle sektorale Strategien, die den Plan sehr gut ergänzen

Lücken

- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung – außer beim Masterplan Gehen.

6.5. SUMP-Readiness Innsbruck



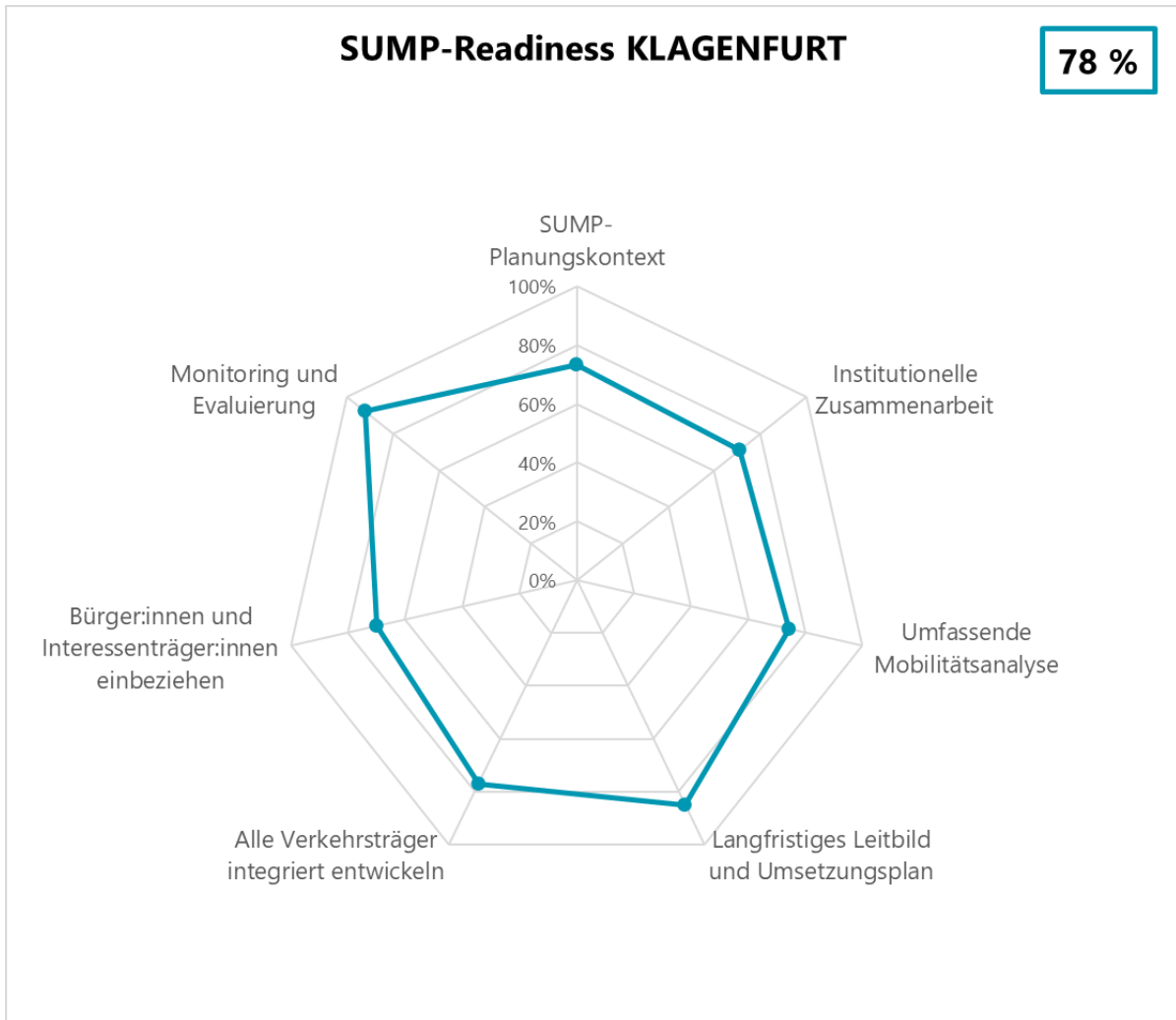
Positiv hervorzuheben

- Das Verkehrskonzept Innsbruck aus 1990/1997 gilt immer noch, es ist sehr umfassend und deckt zahlreiche Themen in einem hohen Detaillierungsgrad ab.
- Es gab in allen Stufen der Erarbeitung Bürgerbeteiligungsprozesse.

Lücken

- Das Verkehrskonzept hat – bedingt durch den Erarbeitungszeitpunkt - teilweise wissenschaftlichen Charakter, die institutionelle Einbindung fehlte damals. Auch das Umland wurde bei Erstellung zu wenig eingebunden.
- Es fehlen Controllingmechanismen und Hinweise zu einer Evaluierung.
- Inhaltlich fehlt das Thema Güterverkehr/Logistik.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.6. SUMP-Readiness Klagenfurt



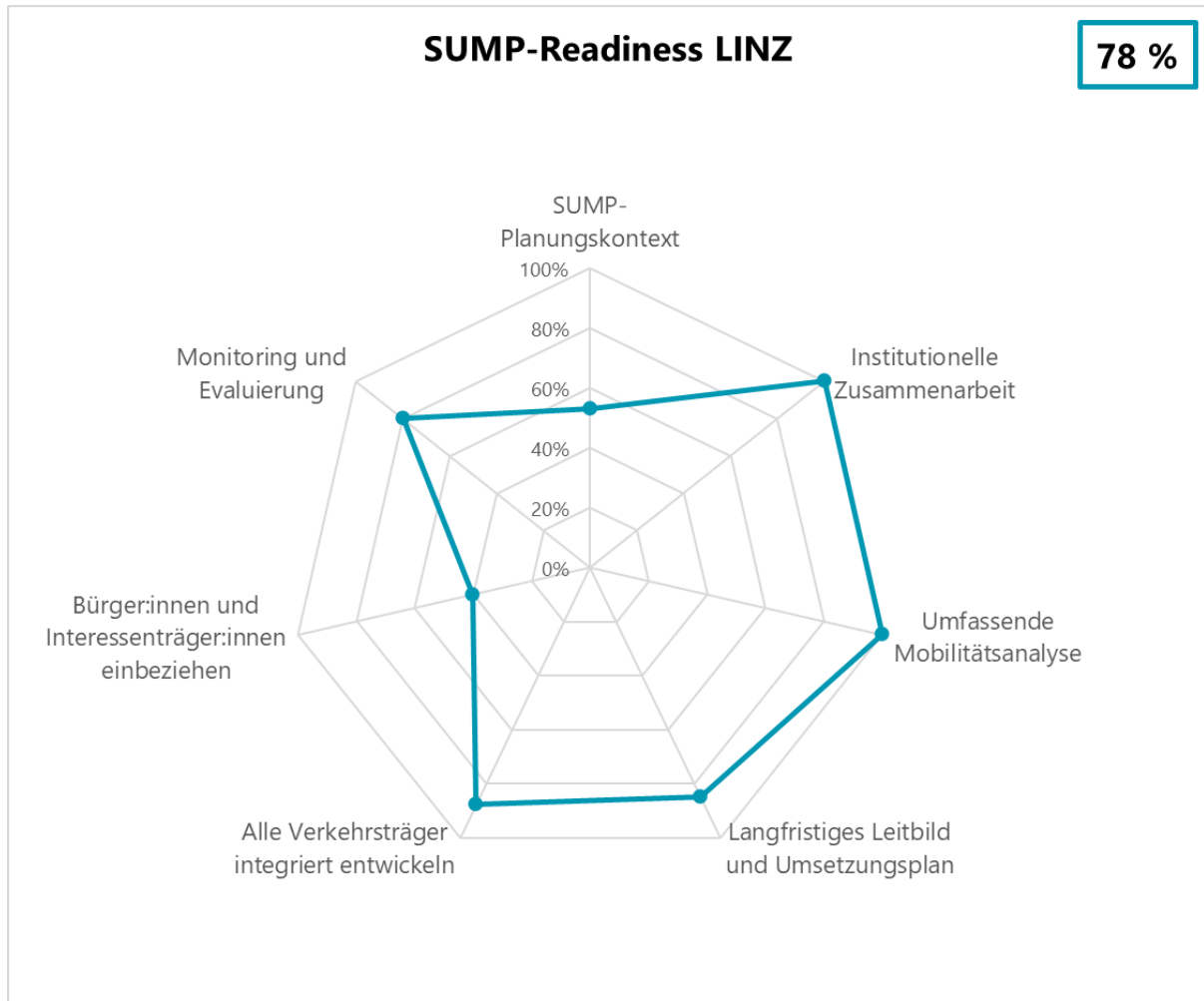
Positiv hervorzuheben

- Klagenfurt setzt auf zwei Strategien: eine Smart City Klima Strategie mit umfassenden Mobilitätsmaßnahmen und einem Mobilitätskonzept, welches einen Schwerpunkt ÖV hat
- Die Smart City Klima Strategie hat einen jährlichen Controllingbericht.

Lücken

- Zwei Konzepte Smart City Klimastrategie und Mobilitätskonzept → es ist nicht erkennbar, was als SUMP gelten könnte
- Das Umland wurde bei der Erstellung zu wenig eingebunden, es gab auch keine Bürgerbeteiligung.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.7. SUMP-Readiness Linz



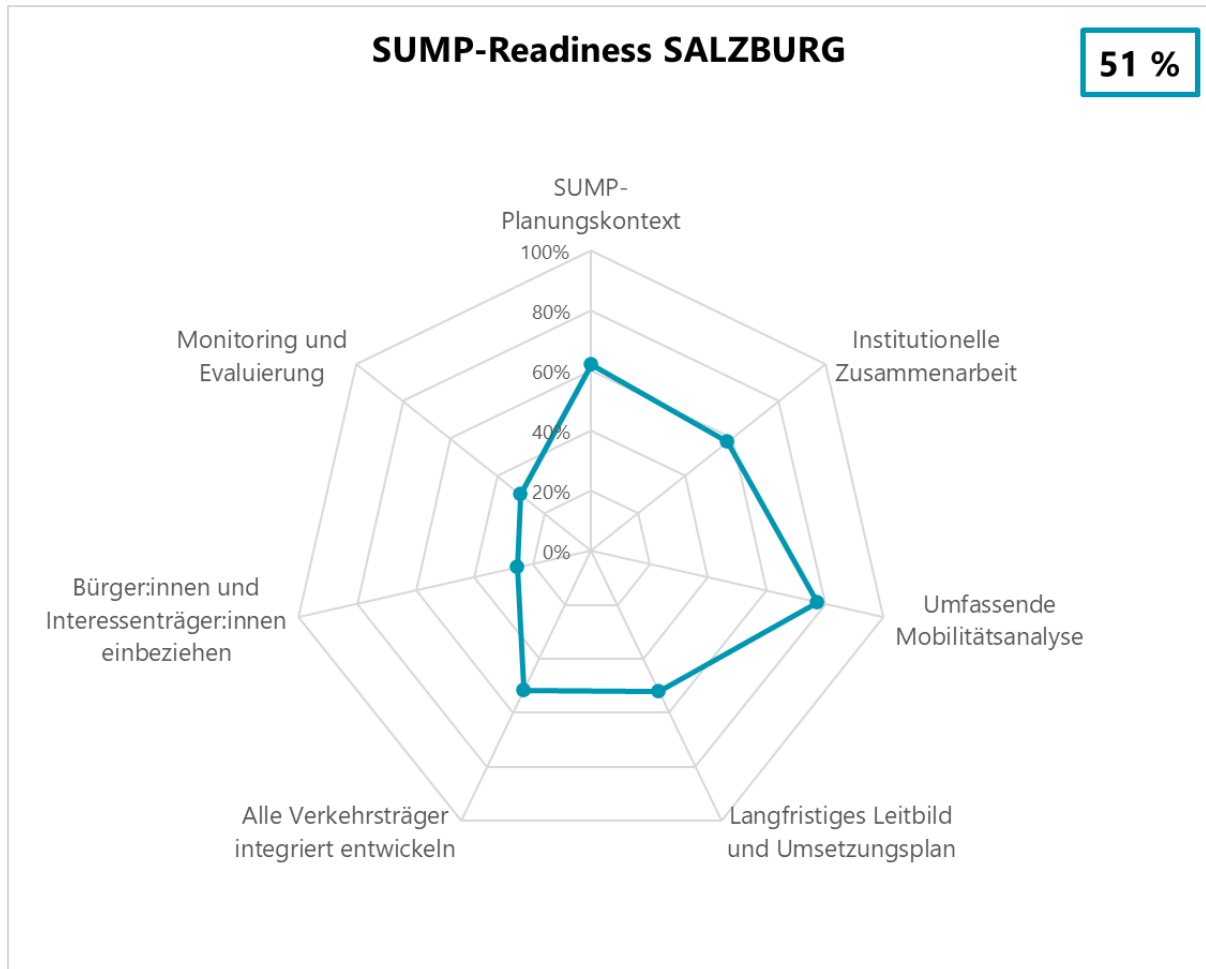
Positiv hervorzuheben

- Es gibt zwei Mobilitätskonzepte, eines für die Stadt Linz und eines für die Region um Linz – beide greifen in einander.
- Die Analysen sind umfassend dargestellt, das Leitbild und die Ziele verweisen auf eine systematische Vorgehensweise in Richtung SUMP.
- Das Maßnahmenspektrum deckt auch den Güterverkehr ab.
- Eine Prioritätenreihung ist vorhanden.

Lücken

- Bei der Erarbeitung des Linzer Mobilitätskonzeptes und der Stadtentwicklungsstrategie gab es keine Bürgerbeteiligung (Covid-19-Pandemie), bei anderen Konzepten erfolgt eine Partizipation.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.8. SUMP-Readiness Salzburg



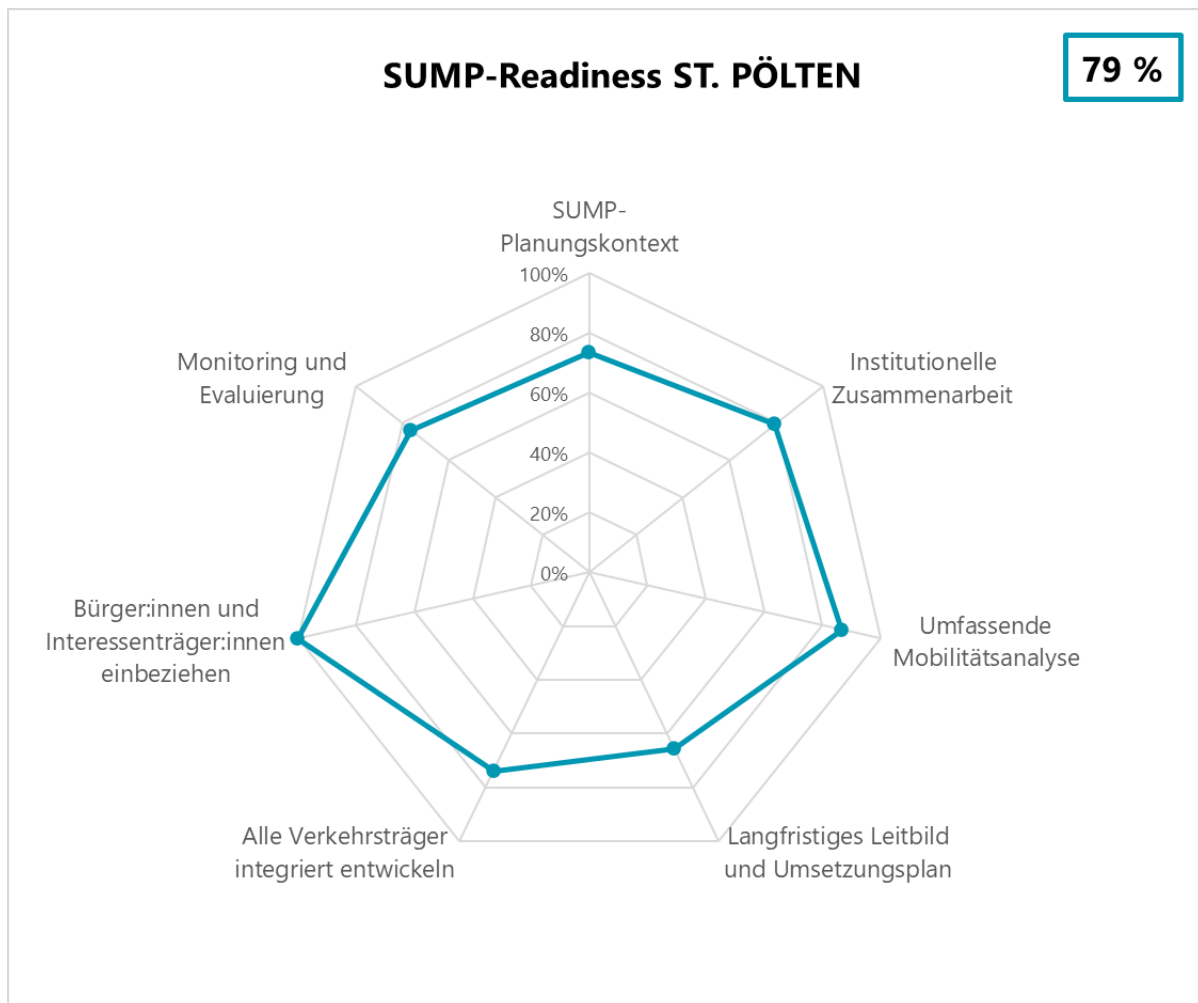
Positiv hervorzuheben

- Die Stadt Salzburg kann i.A. auf sehr tiefgreifende Analysen zurückgreifen.
- Mit dem Masterplan Gehen, der Radstrategie und dem Nahverkehrsplan hat die Stadt eine gute und aktuelle Grundlage für die Erarbeitung eines SUMP.
- Der SUMP befindet sich in der Ausschreibungsphase und soll bis 2027 fertig gestellt sein.

Lücken

- Dem Verkehrsleitbild aus 1997 fehlen Maßnahmen.
- Es gab damals weder Bürgerbeteiligung noch eine umfassende Zusammenarbeit über die Institutionen hinweg. Auch das Umland wurde nicht berücksichtigt.
- Es gibt keine Controllingmechanismen.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.9. SUMP-Readiness St. Pölten



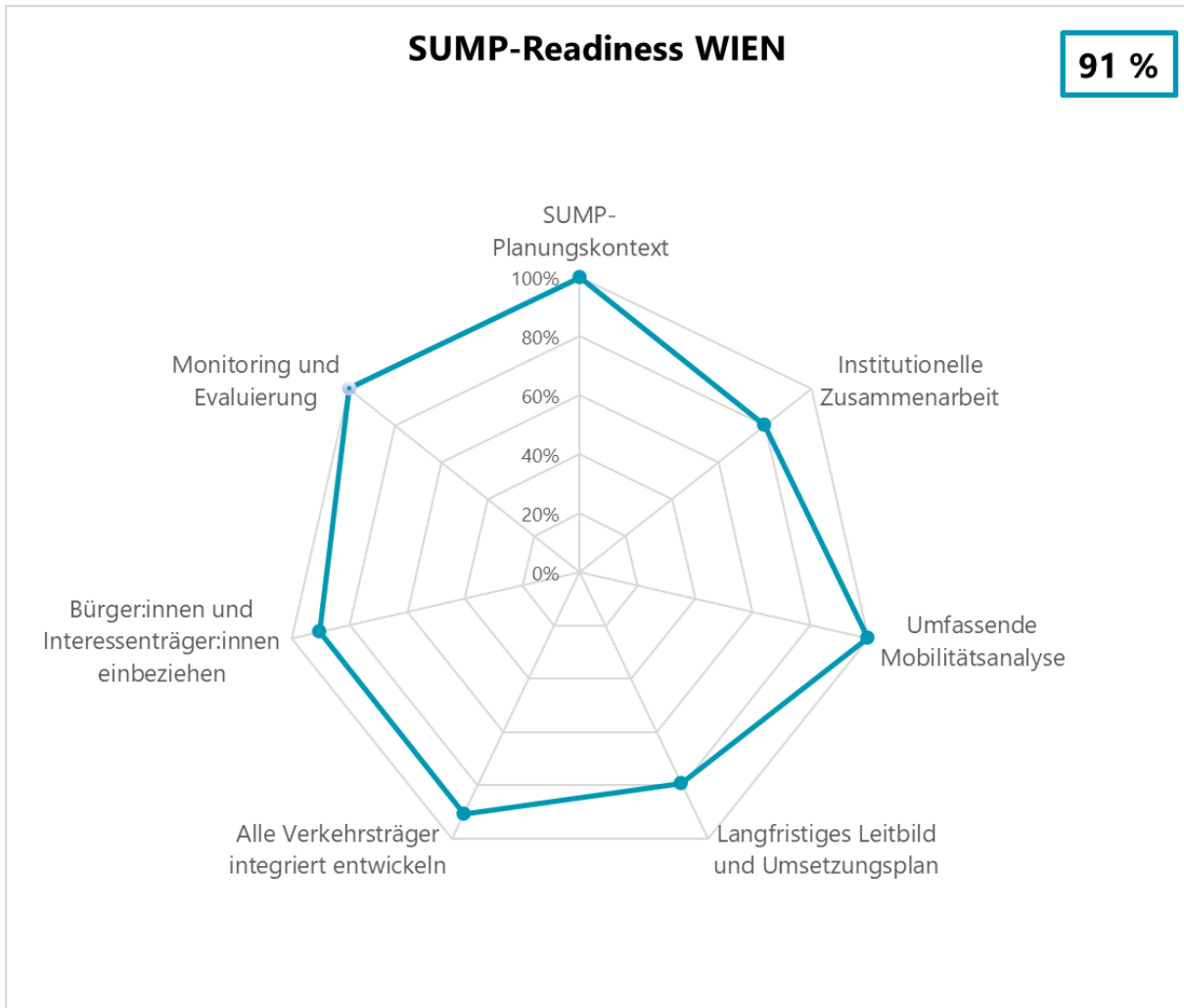
Positiv hervorzuheben

- Die Stadt St. Pölten verfügt über einen umfassenden Generalverkehrsplan, aktuelle und umfassende Leitkonzepte Radverkehr und Gehen, die in einen SUMP leicht zu integrieren sind.
- Es gibt hohe Beteiligungsstandards in der Stadt in allen Phasen der Erarbeitung von Strategien und Konzepten.
- Im Generalverkehrsplan aus 2014 gibt es eine Wirkungsabschätzung der Maßnahmen (zumindest für Teilbereichen).

Lücken

- Der Generalverkehrsplan aus 2014 weist einige wenige Lücken auf (kein Güterverkehr), zudem hat sich der Stand der Technik verändert.
- Das Leitbild sollte geschärft werden.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

6.10. SUMP-Readiness Wien



Positiv hervorzuheben

- Wien hat einen SUMP mit dem höchsten Zielerreichungsgrad unter den österreichischen Landeshauptstädten.
- Ein gemeinsames Verkehrskapitel mit Wien, Niederösterreich und dem Burgenland (auch beschlossen).
- Die Größe der Stadt bzw. der Metropolregion bedarf Spezialkonzepten (Logistik, öffentlicher Raum, ...). Diese liegen veröffentlicht vor.

Lücken

- Das Fachkonzept Mobilität stammt aus dem Jahr 2015, eine Aktualisierung – in welcher Form auch immer – wäre zeitgemäß.
- Es fehlen Aussagen zu Kosten, Finanzierung.

7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

7.1. Empfehlungen für alle Landeshauptstädte

- **Veröffentlichung der SUMP's auf den Websites der Landeshauptstädte.** Die beurteilten Dokumente bzw. die zukünftigen SUMP's müssen an einer zentralen Stelle auf der Website der Stadt publiziert werden. Es muss ersichtlich gemacht werden, dass ein SUMP auch aus mehreren sektoralen Mobilitätskonzepten bestehen kann. Dieser kumulative Ansatz sollte jedenfalls auch auf den jeweiligen Websites auf den ersten Blick sichtbar werden.
- **Analysen brauchen eine bessere Dokumentation.** Es muss im SUMP – zumindest in Form einer Zusammenfassung und in Form einer Liste – angeführt sein, welche Grundlagen betrachtet wurden. Hierzu ist der SUMP-Leitfaden relevant. Eine zu umfassende Analyse ist ungeeignet. Gute Beispiele sind Linz, Bregenz, Wien.
- **Relevante Begriffe:** *Vision, Leitbild, Ziele, Strategie, strategische Ansätze, Handlungsfelder, Schwerpunkte, Maßnahmen, Leitprojekte, Handlungsrahmen, strategischer Rahmen, Leitkonzept, Zielbild, Leitstrategie usw.* – die Überschriften und Begriffe werden in den Mobilitätskonzepten oder SUMP's oft falsch verwendet. Die auftraggebende Stadt sollte bei einer Neukonzeption auf mehr Konsistenz achten. Gute Beispiele sind Linz, Wien.
- **Verkehrssicherheitsarbeit** ist in den Städten (und für Landesstraßen in den Bundesländern) eine kontinuierlich umsetzende Tätigkeit. In den meisten Konzepten kommt die Verkehrssicherheit nur am Rande vor. Es wird empfohlen, diese kontinuierliche Arbeit in den SUMP's zumindest zu dokumentieren.
- **Kosten, Finanzierung und Zuständigkeiten:** In allen Konzepten fehlen Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten. Dies ist in der Realverfassung der Städte auch nicht anders möglich. Bei einer Neufassung der SUMP's sollten zumindest Maßnahmenblätter ergänzt werden. Ein gutes Beispiel ist im SUMP-Leitfaden aus 2019 (Seite 128) enthalten.



Abbildung 34: Datenblatt als Beispiel für verschiedene Arbeitsschritte in Zusammenhang mit der Maßnahme „Radwege kennzeichnen und erweitern“

Maßnahme: R 2		Radwege kennzeichnen und erweitern		
Arbeitsschritte: <ul style="list-style-type: none"> R 2.1 Fußgängerzonen und Einbahnstraßen für Radfahrer:innen öffnen R 2.2 Beschilderung Straße 1 bis Straße 10 durchführen R 2.3 Verkehrsberuhigung Straße 1 bis Straße 10 R 2.4 Weitere Wege gemäß Radfahrprogramm (2018–2022) 				
Betroffene Verkehrstypen: Radverkehr	Planungsstatus: Planung/Umsetzung	Priorität: Sehr hoch	Umsetzungszeitraum: Kurz- bis mittelfristig	
Begünstigte Verkehrstypen: Radverkehr				
Arbeitsschritte: <ul style="list-style-type: none"> Kohärentes Radwegnetz in Stadt 1 schaffen Wege umsetzen, die im Fahrradprogramm geplant wurden, um wichtige Ziele in der Stadt (Wohngebiete, Innenstadt, Einkaufszentren, Universitäten, Schulen, Unternehmen) zu verbinden. Radfahren durch Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen fördern Wahrnehmung von Radfahrer:innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer:innen steigern Radverkehrsanteil in Stadt 1 erhöhen 				
Maßnahmeneffizienz				
Beitrag zur Erreichung von Leitzielen:		Sehr hoch		
Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit:		Sehr hoch		
Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit:		Gering		
Kosten und Finanzierung				
Investitionskosten:		Mittel		
Jährliche Folgekosten:		Gering		
Geldgeber:		Haushalt von Stadt 1		
Förderungswürdigkeit:		Noch bekannt zu geben		
Maßnahmenumsetzung				
Abhängigkeit von anderen Maßnahmen:		R 1: Radverkehrsprogramm und entsprechende Verantwortlichkeiten		
Anforderungen für andere Maßnahmen:				
Eigentümer/Verantwortlichkeit/Kontrolle:		Amt für Wohnungsbau und Gemeindevirtschaft, verantwortlich für Radverkehr		
Planung:		Bauunternehmen		
Realisierung:				
Einzubeziehende Dritte:		<ul style="list-style-type: none"> Ausschuss für Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität Nichtstaatliche Radfahrorganisation 		

- Aktionspläne alle 2 Jahre veröffentlichen:** Städte könnten etwas alle zwei Jahre einen Aktionsplan veröffentlichen. Dieser könnte eine Kurzevaluierung beinhalten (was haben wir umgesetzt?). Weiters sollte beschrieben werden, welche Vorhaben aus dem Mobilitätskonzept in den nächsten Jahren geplant sind, welche ergänzenden Vorhaben es gibt, wer dafür zuständig ist und ggf. wie hoch die Kosten sind.

- **Stakeholder- und Bürgerbeteiligung:** Bei der Erarbeitung eines neuen SUMP's ist die Bürger- und Stakeholderbeteiligung immer in allen Phasen umzusetzen (Analyse, Ziele und Maßnahmenentwicklung).

7.2. Empfehlungen für Bregenz

Bregenz kann als annähernd SUMP-ready betrachtet werden. Eine Aktualisierung des Generalverkehrskonzept wäre sinnvoll, da sich in der Stadt einige Rahmenbedingungen geändert haben und seit 2014 zahlreiche Vorhaben aus dem Generalverkehrskonzept umgesetzt wurden.

Derzeit wird der Räumliche Entwicklungsplan Bregenz (REP) erstellt. Für einen SUMP bzw. die Aktualisierung des Generalverkehrskonzeptes gibt es daher keine Ressourcen (u.a. personell). Der SUMP könnte daher im Rahmen des REP abgewickelt werden.

- **Empfehlung 1:** den Mobilitätsteil im REP stärker ausbilden und an den SUMP-Leitlinien orientieren, ggf. auf Empfehlung 2 aufbauen. Der Mobilitätsteil muss jedenfalls regionalen Charakter (zumindest plan b Gemeinden) haben. Diese Vorgehensweise wäre mit der Raumplanungsabteilung des Landes Vorarlberg hinsichtlich der Förderrichtlinien des REP abzustimmen, ggf. kann in dieser Frage das BMK argumentativ unterstützen.
- **Empfehlung 2:** das Generalverkehrskonzept 2014 bis Ende 2025 evaluieren und in den REP als Grundlage einfließen lassen.
- **Geschätzter Aufwand:**
Empfehlung 1 ggf. Budgeterhöhung im Rahmen des REP erforderlich;
Empfehlung 2: im Jahr 2025 umsetzbar, Kostenpunkt zwischen 20.000 und 30.000 € je nach Leistungsbild und Bearbeitungstiefe

7.3. Empfehlungen für Eisenstadt

Das Fachkonzept Mobilität – entstanden im Zuge des Stadtentwicklungsplanes Eisenstadt – baut auf vielen, aktuellen und teils älteren Grundlagen und Analysen auf. Die Stadt Eisenstadt ist allerdings noch nicht SUMP-ready, da wesentliche SUMP-Kriterien nicht erfüllt sind.

- **Empfehlung 1:** Aktualisierung des Fachkonzepts Mobilität in den Jahren 2025/26, das Thema Güterverkehr sowie eine regionale Betrachtungsweise

muss integriert werden. Der Masterplan Gehen sollte bis dahin abgeschlossen sein und damit Teil des SUMP sein.

- **Empfehlung 2:** Im Zuge der Aktualisierung des Fachkonzeptes Mobilität sollte auch das Radverkehrskonzept der Stadt auf den neuesten Stand gebracht werden.
- **Geschätzter Aufwand:**
50.000-70.000 €, personeller Aufwand innerhalb der Verwaltung ist in dieser Zeit zu reservieren

7.4. Empfehlungen für Graz

Die Stadt Graz wird ihren SUMP voraussichtlich noch 2024 beschließen und ist damit vollumfassend SUMP-ready.

- Sofern man der Stadt Graz überhaupt etwas empfehlen möchte, könnte sie den Masterplan Öffentlicher Verkehr – sobald abgeschlossen und politisch abgestimmt – publizieren.
- **Geschätzter Aufwand:** keiner

7.5. Empfehlungen für Innsbruck

Die Stadt Innsbruck hat ein Verkehrskonzept aus den Jahren 1989/1990, welches aber noch gültig ist. Aktuelle Strategien und Beschlüsse beziehen sich immer noch auf dieses Konzept. Das Verkehrskonzept Innsbruck weist eine ungewöhnliche Tiefe auf und wurde integrativ ausgearbeitet, eine Neufassung oder Aktualisierung steht derzeit nicht an. Innsbruck hat allerdings sehr aktuelle Teilkonzepte (zum Fußverkehr, zum Radverkehr, zum öffentlichen Verkehr (in Ausarbeitung)). Für den Masterplan Gehen wird es eine Vertiefung geben, diese ist bereits für das Jahr 2025 anvisiert, das ÖV-Konzept steht kurz vor einer Beschlussfassung und Veröffentlichung.

Statt einer Aktualisierung des Verkehrskonzeptes 1989/1990 erscheint daher für die Stadt Innsbruck folgende Vorgehensweise im Zusammenhang mit dem Örtlichen Raumordnungskonzept (ÖROKO) zweckmäßig:

- **Empfehlung 1:** Das ÖROKO aus dem 2020 ist laut Raumordnungsgesetz § 31c verpflichtend alle zehn Jahre fortzuschreiben. Die nächste Fortschreibung würde daher im Jahr 2027 starten mit einer mehrjährigen Bearbeitungszeit. Es

wird empfohlen, ein integriertes ÖROKO auszuarbeiten – mit einem umfassenden Mobilitätsteil, der den SUMP-Leitlinien entspricht

- **Empfehlung 2:** Der Masterplan Gehen soll vertieft und konkretisiert werden, das ÖV-Konzept sollte nach Beschlussfassung veröffentlicht werden. Auch das Verkehrskonzept 1990 sollte digital veröffentlicht zur Verfügung stehen.
- **Geschätzter Aufwand:** Für einen Mobilitätsteil im Rahmen des ÖROKO 200.000 €, verwaltungsintern sollten personelle Ressourcen (zusätzlich eine Person) für die Begleitung im Rahmen des ÖROKO zur Verfügung stehen

7.6. Empfehlungen für Klagenfurt

Die Smart City Klimastrategie ist gleichzeitig auch Klagenfurts Gesamtmobilitätsstrategie. Die Klimastrategie alleine ist als SUMP allerdings noch nicht greifbar. Der Konnex zwischen dem bestehenden „Mobilitätskonzept Klagenfurt mit Schwerpunkt ÖV“ und der Smart City Klimastrategie ist ohne Erläuterung kaum ersichtlich. Daher werden folgende Empfehlungen für die Stadt Klagenfurt abgeleitet:

- **Empfehlung 1:** Eine Aktualisierung und Vertiefung der Verkehrsthemen der Smart City Klimastrategie erscheint im Rahmen eines SUMP zweckmäßig. Das betrifft insbesondere die Anforderung einer integrativen und über die Stadtgrenzen hinausgehende Betrachtungsweise, auch wären Bürger:innen in die Erarbeitung einzubinden.
- **Empfehlung 2:** Die Stadt Klagenfurt plant einen Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) zu erarbeiten, dieser ist bereits in Vorbereitung. Es wird im Sinne einer kumulativen Vorgehensweise empfohlen, den SULP als sektorales Konzept in den SUMP zu integrieren.
- **Geschätzter Aufwand:** 50.000-100.000 € (+/-). Die SUMP-Aufgaben könnten eventuell auch verwaltungsintern abgewickelt werden, sofern die erforderlichen Ressourcen im Zeitraum 2025/2026 zur Verfügung stehen.

7.7. Empfehlungen für Linz

Die Stadt Linz kann als SUMP-ready bezeichnet werden. Aufgrund der aktuellen und integrativ erarbeiteten Mobilitätskonzepte, die auch über die Stadtgrenze hinausgehen, und der sektoralen Planungen (Masterplan Gehen, Radverkehrskonzept, ÖV-Korridor, Stadtentwicklungsstrategie) hat die Stadt Linz eine sehr gute SUMP-

Ausgangslage. Die Erarbeitungszeit einzelner Teilkonzepte fiel in die Anfangszeit der Covid-19-Pandemie, geplante Bürgerbeteiligungsformate mussten damals abgesagt werden – dies resultiert in einer schlechteren Bewertung beim Thema „Bürger:innen und Interessenträger einbeziehen“. Die Stadt hat danach allerdings mehrere Stadtteil- (mobilitäts-)konzepte (Mobilitätskonzepte für den Linzer Süden, Innenstadtkonzept, Franckviertel) mit einer intensiven Bürger- und Stakeholderbeteiligung initiiert und führt dies auch weiter.

Daher werden für Linz trotz sehr hoher SUMP-Readiness folgende Maßnahmen empfohlen:

- **Empfehlung 1:** Das Örtliche Entwicklungskonzept ÖEK muss aufgrund des OÖ Raumordnungsgesetzes aktualisiert werden. Es ist auf eine breite Einbindung von Bürger:innen und Stakeholdern – auch im Mobilitätsteil des ÖEK – zu achten. Diese Einbindung sollte auch dokumentiert werden.
- **Empfehlung 2:** Die Einbindung der Bürger:innen und Stakeholder ist auf Stadtteilebene richtig und soll wie bisher weitergeführt werden.
- **Empfehlung 3:** Die Stadtentwicklungsstrategie Linz hat auch einen konkreten Umsetzungsplan, der die Strategie auf Maßnahmenebene verwaltungsintern ergänzt. Nach Willensbildung innerhalb der Stadt und auf politischer Ebene könnte eine Veröffentlichung dieser Umsetzungsplanung erfolgen.
- **Geschätzter Aufwand:** gering → im Rahmen der ÖEK-Aktualisierung abzuschätzen

7.8. Empfehlungen für Salzburg

Die Stadt Salzburg hat ein Verkehrsleitbild aus dem Jahr 1997. Das größte Manko dieses Leitbilds sind die fehlenden Maßnahmen. Die Stadt hat mit Stand Oktober 2024 bereits die Ausarbeitung eines SUMP's ausgeschrieben – mit einer Bearbeitungszeit 2025-2027.

- **Empfehlung 1:** Der neue SUMP sollte jedenfalls eine regionale Betrachtungsweise, ggf. sogar über die Staatsgrenze, bieten (z.B. über Mobilitätskonzept Landkreis Berchtesgadener Land). Eine Abstimmung mit dem derzeit in Bearbeitung befindlichen neuen Landesmobilitätskonzept Salzburg ist zweckmäßig.

- **Empfehlung 2:** Es liegen in der Stadt Salzburg viele, tiefgreifende Analysen vor. Diese sollten im Rahmen des SUMP „verwertet“ werden.
- **Empfehlung 3:** Die Stadt hat bisher wenig Beteiligungsformate angeboten, insbesondere für Bürger:innen. Im neuen SUMP ist bereits bei der Ausschreibung auf die Beteiligungsformate zu achten und die Anforderung des SUMP sind klar zu formulieren.
- **Geschätzter Aufwand:** 200.000-300.000 € – je nach Leistungsbild

7.9. Empfehlungen für St. Pölten

St. Pölten hat einen Generalverkehrsplan aus 2014 und mehrere aktuelle Leitkonzepte für das Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen. Die SUMP-Readiness ist sehr hoch.

- **Empfehlung 1:** Der Generalverkehrsplan weist einige wenige Lücken auf (z.B. Güterverkehr, Multimodalität), sollte evaluiert und aktualisiert werden und auch auf aktuelle Trends eingehen. Die Leitkonzeptionen sind Grundlage für eine Aktualisierung. Eine komplette Neufassung eines SUMP ist aufgrund der hohen SUMP-Readiness-Einschätzung nicht erforderlich. Zudem haben sich die infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Umland von St. Pölten (z.B. Landesstraßen) nicht geändert – diese sind allerdings eine wesentliche Grundlage für die Verkehrskonzeption in St. Pölten.
- **Empfehlung 2:** Die Neuausschreibung des Stadtbus St. Pölten (LUP) ist Basis der Aktualisierung des Generalverkehrsplans.
- **Geschätzter Aufwand:** 90.000-120.000 € – je nach Leistungsbild

7.10. Empfehlungen für Wien

Die Stadt Wien hat einen SUMP und bekommt bis voraussichtlich 2025 ein städtisches Logistikkonzept, dies ist ebenfalls Teil eines SUMP. Der STEP soll zukünftig das integrierte Planungskonzept der Stadt darstellen und die Smart Klima City Strategie ist der übergeordnete Rahmen. Im neuen STEP (in Arbeit) wird ebenfalls die Mobilität im Kontext der Stadtentwicklung bzw. Stadtplanung behandelt. Masterpläne Gehen liegen für fast alle Bezirke in Wien vor.

- **Empfehlung 1:** Obwohl ein gültiger SUMP, der nunmehr fast zehn Jahre alt ist, vorliegt, wird empfohlen, diesen auf Grund der neuen Rahmenbedingungen zu aktualisieren.
- **Empfehlung 2:** Die Masterpläne Gehen sind ebenfalls Teil eines SUMP und könnten veröffentlicht bzw. für alle Bezirke in Wien erstellt werden.
- **Geschätzter Aufwand für Empfehlung 1:** 100.000-300.000 € – je nach Leistungsbild

8. Mögliche Aufgaben für das National Sump Support Programme (NSSP-Stelle)

Mit dem Jahr 2025 soll eine National Sump Support Programme (NSSP-Stelle) für die Beratung der SUMP-Städte etabliert werden. Folgende Aufgaben für diese Stelle werden vorgeschlagen.

- Organisation eines regelmäßigen Austausches der Städte, ggf. Kombination mit Pionierstadtberatung (Klimaneutrale Stadt)
- Zentrale online-Publikationsstelle der SUMPs, plus Verlinkung auf die Websites der Landeshauptstädte, Aktualisierung bei neuen Aktivitäten der Städte
- Koordinationsstelle für SUMIs (Sustainable Urban Mobility Indicators); zentrale Datenlieferungsstelle für Indikatoren, die zentral national oder landesweit vorliegen (z.B. bei Statistik Austria, Umweltbundesamt, ÖBB, Asfinag, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Bundesländer,...)
- Information zu rechtlichen Verpflichtungen/Anforderungen/Minimalstandards von SUMPs in Hinblick auf die Förderwürdigkeit, Informationen zu Förderungen des Bundes / der EU
- Best practice-Beispiele für gute SUMPs (z.B. deutscher Städte, Österreich)
- Methodenkritik bei EU einbringen, z.B. zur Rolle Bundesländer und der Einbettung der Mobilitätskonzepte auf Landesebene

Bis Ende 2027 sollte jedenfalls die diesem Bericht zugrundeliegende Checkliste je Landeshauptstadt aktualisiert und Änderungen dokumentieren werden. Eine finale Dokumentation der SUMP-Readiness aller Landeshauptstädte ist vorzunehmen.

Anhang SUMP Checklisten der Landeshauptstädte