

EVA.MOB

Evaluierung von Mobilitätsverträgen und den darauf aufbauenden Stellplatzreduktionen

Programm / Ausschreibung	MW 24/26, FTI 2025, Mobilitätswende 2025/2 - Mobilitätssystem	Status	laufend
Projektstart	01.06.2026	Projektende	31.01.2028
Zeitraum	2026 - 2028	Projektlaufzeit	20 Monate
Barwert der Projektförderung	€ 149.125		
Keywords	Stellplatzschlüssel; Mobilitätsplanung; Wohnbau; Mobilitätsvertrag;		

Projektbeschreibung

Mobilitätsverträge werden in Abstimmung mit den Festlegungen in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung als ergänzendes Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen eingesetzt und dienen als Grundlage für die Reduktion der erforderlichen Zahl von (Tief-) Garagenplätzen bei Bauvorhaben (reduzierte Stellplatzschlüssel). Neben der Kosteneinsparung bei den Projekten selbst steht auch die durch den reduzierten MIV mögliche fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung der öffentlichen Flächen im Interesse der Gebietskörperschaften. Darüber hinaus leisten autoreduzierte Wohn- und Arbeitsformen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, weg vom PKW hin zu umweltfreundlicheren Alternativangeboten.

In unserer Arbeit im Bereich Verkehrsplanung und Stadtteilentwicklung sind wir immer öfter mit autoreduzierten Stadtteilen und Quartieren konfrontiert und erleben unterschiedliche Auslegungen und Projekte. Es entsteht zunehmend der Eindruck, dass das Label „autofrei“ bzw. „autoreduziert“ in der Planung zwar gut gemeint, in der Praxis allerdings nicht ausreichend gelebt wird. So häufen sich Beschwerden und Verunsicherung der Anrainer:innen im Umfeld solcher Quartiere, bzgl. der zu erwartenden Verkehrsbelastung, insbes. der zusätzlichen Belastung durch zunehmenden Parkdruck auf öffentlichen Flächen. Bei der Umsetzung solcher autoreduzierter Quartiere wird das Instrument des Mobilitätsvertrags immer öfter angewandt, allerdings sind die Wirkungen der Maßnahmen auf das Mobilitätsverhalten der Betroffenen im Quartier bzw. im Umfeld nicht erforscht. Bislang werden Stellplatzreduktionen oft „nach Bauchgefühl“ angegeben, es gibt keine validen Modelle, die die Auswirkungen auf Fahrgastzahlen im ÖV, Nutzung von Sharing-Angeboten, PKW-Besitz im Quartier, Nutzung der Tiefgaragen etc. quantifizieren und somit verlässlich planbar machen.

Besitzen die Bewohner:innen wirklich weniger PKW? Nutzen wirklich mehr Menschen den Öffentlichen Verkehr und andere Alternativangebote und wenn ja wie viele? Wird die Reduktion der Stellplätze im Quartier durch Parken außerhalb ausgeglichen? Leiden Gewerbetreibende tatsächlich unter den fehlenden Parkmöglichkeiten? Und wie sieht es mit Beschäftigten aus – sind Jobs attraktiv, zu denen man nicht mit dem eigenen PKW anreisen kann? An welchen Stellschrauben im Mobilitätsvertrag muss man drehen, damit sich die Stellplatzreduktion im neuen Quartier nicht negativ auf das Umfeld auswirkt? Funktioniert stellplatzreduziertes Wohnen und Arbeiten? In welchem Ausmaß wird die angestrebte Mobilitätswende erreicht bzw. wie können Inhalte optimiert werden?

Fragen wie diese haben unsere Idee inspiriert – wir möchten durch dieses Forschungsprojekt von bloßen Annahmen zu fundierten, quantifizierbaren Aussagen kommen. Wir möchten durch die systematische Erforschung der Wirkungen von Mobilitätsverträgen auf das Mobilitätsverhalten in und außerhalb des Wirkungsbereichs der Verträge diese Lücke in der Forschung schließen und die Erkenntnisse unmittelbar bei einer aktuell laufenden Quartiersentwicklung anwenden. Ergebnis der Arbeit ist eine Mustervereinbarung für Mobilitätsverträge inklusive eines Evaluierungstools, das die Auswirkungen der geplanten Inhalte des Vertrags auf das zukünftige Mobilitätsverhalten derer, die sich im neuen Quartier ansiedeln, abschätzbar und Alternativangebote somit verlässlich planbar machen.

Abstract

Mobility contracts, coordinated with zoning and development plans, are used as a supplementary instrument to promote sustainable forms of mobility and serve as a basis for reducing the required number of (underground) parking spaces in construction projects (reduced parking space ratios). In addition to the cost savings for the projects themselves, the pedestrian- and bicycle-friendly design of public spaces made possible by reduced private motorized transport is also in the interest of local authorities. Furthermore, car-reduced forms of living and working make a significant contribution to traffic avoidance and modal shift, away from cars and towards more environmentally friendly alternatives.

In our work in the field of transport planning and urban development, we are increasingly confronted with car-reduced neighborhoods and districts and encounter different interpretations and projects. There is a growing impression that while the label "car-free" or "car-reduced" is well-intentioned in planning, it is not sufficiently implemented in practice. As a result, complaints and uncertainty are increasing among residents in the vicinity of such districts regarding the expected traffic volume, especially the additional burden caused by increasing parking pressure in public spaces.

The instrument of mobility contracts is being used more and more frequently in the implementation of such car-reduced neighborhoods; however, the effects of these measures on the mobility behavior of those affected in the neighborhood and its surroundings have not been researched. So far, parking space reductions are often determined based on intuition; there are no valid models that quantify the impact on public transport ridership, use of shared mobility services, car ownership in the neighborhood, use of underground parking garages, etc., and thus make it reliably predictable.

Do residents actually own fewer cars? Are more people really using public transport and other alternative options, and if so, how many? Is the reduction in parking spaces within the neighborhood offset by parking elsewhere?

Are businesses truly suffering from the lack of parking? And what about employees – are jobs attractive if they can't reach them by car? What adjustments need to be made to the mobility agreement to ensure that the reduction in parking spaces in the new neighborhood doesn't negatively impact the surrounding area? Does living and working with reduced parking spaces actually work? To what extent will the desired mobility transition be achieved, and how can the agreement's content be optimized?

Questions like these inspired our idea – through this research project, we aim to move from mere assumptions to well-founded, quantifiable statements. By systematically investigating the effects of mobility agreements on mobility behavior both within and outside the scope of the agreements, we want to close this research gap and apply the findings directly to an ongoing neighborhood development project.

The result of this work is a model agreement for mobility contracts, including an evaluation tool that allows for the assessment of the planned contract content's impact on the future mobility behavior of those settling in the new neighborhood, thus enabling reliable planning of alternative options.

Projektkoordinator

- Regionalis Verkehrsplanung und Regionalentwicklung e.U.

Projektpartner

- Technische Universität Wien