

Welche alternativen Funktionen und Nutzungen von Stellplatzflächen im öffentlichen Raum („On-Street“) erzielen in welchem Maße und in welcher Verortung den größtmöglichen ökologischen sowie sozialgesellschaftlichen Effekt? Welche Auswirkungen hätten Modelle der Umverteilung auf den öffentlichen (Straßen-)Raum? Und welche Wirkungen zeigen bereits umgestaltete Flächen?

Mobilität — Thema 4.1: Stellplatzflächen · Status: drafted · Quellen: 8 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

KI-Eignungs-Score: **MITTEL**

Wien-OGD (Baumkataster, Versiegelung) und Copernicus-Hitzedaten sind für die ökologische Priorisierung von Umnutzungs-Standorten adaptierbar, aber nicht direkt gekoppelt und nicht als realisierter Wirkungs-Längsschnitt verfügbar. Ein klar passender Aufgabentyp ist die Pattern-Recognition-gestützte Flächen-Priorisierung, ergänzt um Simulation der Ökosystemleistungs-Zugewinne; die lokale Methodenreife bleibt hybrid. Der „größtmögliche sozialgesellschaftliche Effekt“ ist normativ und gerechtigkeitssensibel: Eine Priorisierung, die Bezirke systematisch bevorzugt, berührt Flächengerechtigkeit und bleibt im Standard-Compliance-Rahmen mit Fairness-Prüfung. D1=2, D2=2, D3=2, D4=2; Sum=8 ergibt medium ohne aktiven Override. EU-AI-Act Annex III ist für die Priorisierungsunterstützung nicht einschlägig.

Anwendungsfälle:

- Priorisierungs-Layer für „Raus aus dem Asphalt“: Wien-OGD-Versiegelung, Baumkataster und Copernicus-Hitzelast je Straßenzug überlagern, um Stellflächen mit dem größten ökologischen Umnutzungs-Potenzial für die Fachplanung zu markieren.
- Szenario-Simulation der Ökosystemleistungs-Zugewinne (Kühlung, Entsiegelung, Baumkronen) für konkurrierende Umnutzungs-Varianten, stets als Bandbreiten und als Entscheidungsvorbereitung für MA 28/MA 42, nicht als Festlegung.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at: Baumkataster, Versiegelung), RIS/Stadt-Wien-Publikationen, Crossref, ScienceDirect, OECD iLibrary
- **Suchstrings:** „on-street parking reallocation ecological social effect“, „parking removal public space greening“, „Parkraum Umverteilung öffentlicher Raum Wien“, „parking price elasticity mode shift“, „minimum parking Stellplatzverpflichtung reform“
- **Datum:** 2008-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer EU/OECD-Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; ältere Wiener Rechtsquelle als begründete Ausnahme
- **Ausschluss:** quarantanierte Katalogeinträge; reine Pressemeldungen ohne Methodik; nicht belegbare oder nicht übertragbare quantitative Wirkungsbänder
- **Gesichtete Treffer:** 34 **Aufgenommene Quellen:** 8

Stand der Forschung

Die Umwandlung überzähliger On-Street-Stellflächen in Grünraum kann gebündelte Ökosystemleistungen liefern: mehr Baumkronen, weniger Versiegelung, bessere Regenwasser-Bewirtschaftung und ökologische Vernetzung. Der größte Hebel liegt in dicht bebauten, hitzebelasteten Quartieren mit historisch hohen Stellplatz-Vorgaben (*medium confidence; limited evidence, high agreement*) [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]]. Wien setzt hier programmatisch an: „Raus aus dem Asphalt“, das Donaukanal-Konzept und die „Coolen Zonen“ koppeln Entsiegelung mit konsumfreiem Aufenthalt [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Die soziale Wirkung ist aber nicht automatisch inklusiv. Die Wiener Sozialraumanalyse der Mariahilfer Straße zeigt, dass umgestaltete Räume ohne soziale Begleitung vulnerable Gruppen verdrängen können [[2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space]]. Auf der Nachfrageseite wirkt Parkraum-Politik vor allem über den Preis: Die Nachfrage-Elastizität liegt bei rund -0,39, doch Menschen weichen eher auf andere Parkplätze aus als auf andere Verkehrsmittel — die Verlagerung zum Umweltverbund ist bedingt (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]]. Bepreisung und Verknappung können dennoch Flächen für aktive Mobilität freispielen [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Die Akzeptanz für die Umnutzung ist hoch, wenn Push-Maßnahmen mit sichtbarem lokalem Nutzen und Verfahrens-Fairness verbunden werden [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Rechtlich hat Wien den Hebel bereits gesenkt: Das Garagengesetz reduziert die Stellplatzpflicht über ein Zonenmodell (70/80 %) [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]].

Forschungslücken

Es fehlt eine Wiener Vorher-Nachher-Längsschnittstudie mit Kontrollflächen, die die realisierte ökologische Wirkung (Kühlung, Entsiegelung, Biodiversität) und die soziale Wirkung bereits umgestalteter Stellflächen gemeinsam misst. Die vorhandene Evidenz ist Modellierung [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]] oder Planungsdocumentation ohne Wirkungsevaluation [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Die Akzeptanz-Belege stammen aus einem deutschen Sample; Wien-spezifische Präferenzwerte je Straßentyp und Bezirk fehlen [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Offen bleibt auch die Flächengerechtigkeit: Welche Verortung den größten sozialgesellschaftlichen Effekt erzielt, lässt sich ohne kombinierte Hitze-, Sozial- und Freiraum-Indikatoren nicht belegen. Die quantifizierten Verlagerungs-Bänder der internationalen Literatur sind nicht auf Wien übertragbar [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]].

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich die Planung von Einzelprojekten zu systematischer Flächen-Priorisierung: Hitze-, Versiegelungs- und Freiraumkarten werden überlagert, um Umnutzungs-Kandidaten zu finden (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]] [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Die jährliche Wiener Mobilitätserhebung liefert mit ihrem Stichtag-Design das Monitoring-Rückgrat, um Verlagerungseffekte nach Umbauten über die Zeit zu beobachten und Vorher-Nachher-Vergleiche zu stützen [[2025-stadt-wien-mobilitaetserhebung-methodik]]. Die reduzierte Stellplatzpflicht schafft zunehmend rechtlich „redundante“ Flächen, deren Umwidmung planerisch anschlussfähig wird [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]]. Kombinationen aus Push-Maßnahmen (Bepreisung, Verknappung) und sichtbarem lokalem Nutzen werden zum akzeptanzstabilen Gestaltungs-Standard [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist mittel. Der klarste Aufgabentyp ist Pattern-Recognition zur Priorisierung: Aus Wien-OGD (Baumkataster, Versiegelung) und Copernicus-Hitzedaten lassen sich Stellflächen mit dem größten ökologischen Umnutzungs-Potenzial markieren; ergänzend können Simulationen die Ökosystemleistungs-Zugewinne abschätzen und Optimierung verschiedene Verortungen vergleichen. Ein konkreter Wien-Use-Case ist ein Priorisierungs-Layer für „Raus aus dem Asphalt“, der Hitzelast, Versiegelung und Freiraum-Unterversorgung je Straßenzug überlagert [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]] [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Die Datenlage ist adaptierbar, aber nicht direkt gekoppelt; die Methodenreife bleibt hybrid. Der „größtmögliche sozialgesellschaftliche Effekt“ ist normativ und gerechtigkeitsensibel: Eine Priorisierung, die Bezirke systematisch bevorzugt, berührt Flächengerechtigkeit und verlangt Standard-Compliance plus Fairness-Prüfung. Ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar, und personenbezogene Daten sind im Kern-Use-Case nicht erforderlich (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*).

Methodische Einschränkungen

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN** — Literatur in weiteren EU-Sprachen kann fehlen; institutionelle Wien- und EU-Quellen mindern das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses dynamische Politikfeld wird halbjährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-Nähe eingeordnet. 5. **Transfergrenze:** Wirkungs- und Akzeptanzbänder aus Deutschland, den USA und Australien zeigen plausible Richtungen, aber keine Wien-Werte; lokale Messung bleibt nötig.

Quellen

2022-croeser-redundant-parking-nature-cities — Croeser, Thami; Garrard, Georgia E.; Visintin, Casey; Kirk, Holly; Ossola, Alessandro; Furlong, Casey; Clements, Rebecca; Butt, Andrew; Taylor, Elizabeth; Bekessy, Sarah A. (2022). Finding space for nature in cities: the considerable potential of redundant car parking. *npj Urban Sustainability (Nature Portfolio)*, Vol. 2, Article 27. [GOLD] DOI: [10.1038/s42949-022-00073-x](https://doi.org/10.1038/s42949-022-00073-x)

2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space — Stadt Wien (2025). Coole Zonen + Konsumfreie Aufenthaltsbereiche — Wiener Klimafahrplan. *wien.gv.at* — *Smart Klima City Strategie / Klimafahrplan*. [GOLD] URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/coole-zonen>

2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space — Diebäcker, Marc; Wukschitz, Daniela; Wiedmer, Florian; Kuras, Andreas (2020). Sozialraumanalyse Mariahilfer Straße — TEAM FOCUS. *Fonds Soziales Wien (FSW), TEAM FOCUS*. [GOLD] URL: <https://www.fsw.at/downloads/ueber-den-FSW/zahlen-daten-fakten/weitere-berichte/team-focus/team-focus-mariahilfer-strasse.1607526698.pdf>

2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta — Lehner, Stephan; Peer, Stefanie (2019). The price elasticity of parking: A meta-analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 121:177-191 (Elsevier). DOI: [10.1016/j.tra.2019.01.014](https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.01.014)

2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form — Franco, Sofia F.; International Transport Forum (ITF/OECD) (2020). Parking Prices and Availability, Mode Choice and Urban Form. *International Transport Forum Discussion Papers — OECD Publishing*. DOI: [10.1787/04ae37c3-en](https://doi.org/10.1787/04ae37c3-en)

2025-goetting-parking-reallocation-acceptability — Goetting, Katharina; Liebe, Ulf; Becker, Sophia (2025). From parking place to public space: a factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy (Taylor & Francis)*. [HYBRID] DOI: [10.1080/14693062.2025.2539140](https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140)

2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung — Land Wien (Wiener Landtag) (2008). Wiener Garagengesetz 2008 (WGarG 2008) — Landesrecht konsolidiert Wien (Stellplatzverpflichtung, Zonenmodell, Garagen). *RIS — Rechtsinformationssystem des Bundes, Landesrecht konsolidiert Wien*. [GOLD] URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052>

2025-stadt-wien-mobilitaetserhebung-methodik — Stadt Wien — Presse-Service / Rathauskorrespondenz (2025). Modal Split 2024: Weitere Zunahme bei Öffis und Radfahren, Zu-Fuß-Gehen nach wie vor auf Rekordniveau (Methodik der jährlichen Wiener Mobilitätserhebung im Auftrag der Stadt Wien und Wiener Linien). *presse.wien.gv.at* — *Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst (Magistrat der Stadt Wien); Erhebung im Auftrag der Stadt Wien und der Wiener Linien.* [GOLD] URL: <https://presse.wien.gv.at/presse/2025/03/16/modal-split-2024-weitere-zunahme-bei-oeffis-und-radfahren-zu-fuss-gehen-nach-wie-vor-auf-rekordniveau>

Wiener Forschende

- **Ulrich Leth** [Hochschule] — TU Wien
Profil: <https://openalex.org/A5004011219>
- **Aggelos Soteropoulos** [Hochschule] — TU Wien
Profil: <https://openalex.org/A5048476750>
- **Emilia M. Bruck** [Hochschule] — TU Wien
Profil: <https://openalex.org/A5067871712>

Patenschaft
WIPARK
thinkport VIENNA
MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dezernat Süd 3 (Frage 2)
MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dezernat Süd 3 (Frage 2)