

Wie kann eine ökologisch als auch sozial inklusive Gestaltung des öffentlichen Straßenraums für eine diversere Nutzung von „On-Street“-Parkplatzflächen aussehen?

Mobilität — Thema 4.1: Stellplatzflächen · Status: drafted · Quellen: 5 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Die Frage ist im Kern normativ-gestalterisch: Wie inklusiver Straßenraum aussehen soll, ist eine planerische und sozialpolitische Aushandlung, kein berechenbarer Aufgabentyp. KI bleibt unterstützend (ökologische Potenzial- und Barrierefreiheits-Kartierung, Auswertung von Beteiligungs-Rückmeldungen), ihr Mehrwert gegenüber etablierter qualitativer Planung ist begrenzt. Die Datenlage ist adaptierbar (D1=2), aber der Aufgabentyp nur partiell algorithmisierbar (D2=1), die lokale Reife hybrid (D3=2). Die soziale Dimension ist sensibel: Würde Inklusivität über die Beobachtung vulnerabler Gruppen gemessen, wäre das gerechtigkeits- und datenschutz-sensibel (D4=1). Sum=6 ergibt low; kein Override aktiv (D2>0). EU-AI-Act Annex III ist für den Kern-Use-Case nicht einschlägig.

Anwendungsfälle:

- Unterstützende Kartierung für „Raus aus dem Asphalt“: Hitzelast, Versiegelung und Barrierefreiheit je Straßenzug als Overlay sichtbar machen, damit die Fachplanung inklusive Entwurfsvarianten fundierter abwägen kann — die Gestaltungsnorm bleibt eine Fach- und Beteiligungsentscheidung.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at), RIS/Stadt-Wien-Publikationen, Crossref, Climate Policy (Taylor & Francis), npj Urban Sustainability
- **Suchstrings:** „inclusive street design parking reallocation“, „konsumfreier öffentlicher Raum Barrierefreiheit Wien“, „public acceptability parking space reallocation“, „redundant parking greenspace ecosystem services“
- **Datum:** 2008-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-Anker oder übertragbarer EU/DACH-Beleg; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; ältere Wiener Rechtsquelle als begründete Ausnahme
- **Ausschluss:** quarantänierte Einträge; universelle Gestaltungsnormen ohne Kontext; reine Pressemeldungen ohne Methodik
- **Gesichtete Treffer:** 27 **Aufgenommene Quellen:** 5

Stand der Forschung

Eine ökologisch und sozial inklusive Umgestaltung von On-Street-Parkflächen verbindet zwei Wirkfelder. Ökologisch belegt die Modellierung, dass die Umwandlung überzähliger Stellflächen in Grünraum Kühlung, Entsiegelung und Biodiversität steigert — am stärksten in dichten, hitzebelasteten Quartieren (*medium confidence; limited evidence, high agreement*) [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]]. Sozial zeigt die Wiener Sozialraumanalyse der Mariahilfer Straße, dass Umgestaltung Inklusion nicht garantiert: Ohne konsumfreie, beschattete Sitzangebote und sozialarbeiterische Begleitung werden vulnerable Gruppen verdrängt [[2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space]]. Wiens eigenes Instrumentarium adressiert genau das — die „Coolen Zonen“, die Broschüre „Wiener Schatten“ und das Donaukanal-Konzept setzen auf Verschattung, konsumfreie Aufenthaltsbereiche und Entsiegelung [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Die Akzeptanz solcher Umnutzung ist hoch, wenn sichtbarer lokaler Nutzen und Verfahrens-Fairness gegeben sind; Radinfrastruktur findet geringfügig mehr Zustimmung als reine

Platzgestaltung, doch die Präferenz hängt vom Straßenkontext ab (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Den regulatorischen Spielraum schafft das Wiener Garagengesetz, dessen Zonenmodell (70/80 %) die Stellplatzpflicht senkt und Flächen freigibt [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]].

Forschungslücken

In den aufgenommenen Quellen fehlt ein Wiener Gestaltungs-Experiment, das inklusive Entwurfsmerkmale (barrierefreie Wege, konsumfreie beschattete Sitzbereiche, Trinkbrunnen, WC) systematisch gegen ihre soziale Wirkung auf verschiedene Nutzungsgruppen testet — die MaHü-Analyse beschreibt Defizite, evaluiert aber keine Entwurfsvarianten [[2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space]]. Ebenso fehlen Wien-spezifische Akzeptanz- und Nutzungsdaten je Straßentyp; die vorliegende Evidenz ist ein deutsches Präferenz-Sample [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Ungeklärt bleibt, wie ökologische und soziale Ziele bei knappem Straßenraum gegeneinander abgewogen werden, ohne eine Nutzungsgruppe zu benachteiligen. Für die realisierte Wirkung bereits umgestalteter Flächen liegt keine Wiener Vorher-Nachher-Studie mit Kontrollflächen vor [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]].

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 wird inklusives Design zum expliziten Planungskriterium: Entsiegelung, Verschattung und barrierefreie, konsumfreie Aufenthaltsangebote werden gemeinsam gedacht statt nachgereicht (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Beteiligungsverfahren nach dem Muster „Raus aus dem Asphalt“ und dem Seidengassen-Pilot verankern lokale Bedarfe früh und stabilisieren so die Akzeptanz der Umgestaltung [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]] [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Ökologische Potenzialkarten werden zunehmend mit der sozialen Bedarfslage überlagert, um Standorte zu wählen, die dem ökologischen und dem sozialen Ziel zugleich dienen [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]]. Die sinkende Stellplatzpflicht macht die Umwidmung von On-Street-Flächen planungsrechtlich zunehmend zur Regel [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist gering. Die Frage ist im Kern normativ-gestalterisch: Wie inklusiver Straßenraum aussehen soll, ist eine planerische und sozialpolitische Aushandlung, keine berechenbare Aufgabe. KI bleibt unterstützend. Denkbar ist Pattern-Recognition, die aus Wien-OGD und Fernerkundung ökologische Umnutzungs-Potenziale und Freiraum-Unterversorgung kartiert, sowie die Auswertung von Beteiligungs-Rückmeldungen. Ein konkreter Wien-Use-Case ist ein Overlay, das Hitzelast, Versiegelung und Barrierefreiheit je Straßenzug für „Raus aus dem Asphalt“ sichtbar macht [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]] [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Der Mehrwert gegenüber etablierter qualitativer Planung ist begrenzt. Heikel ist die soziale Dimension: Würde Inklusivität über die Beobachtung vulnerabler Gruppen (Wohnungslose, marginalisierte Jugendliche) gemessen, wären das gerechtigkeits- und datenschutz-sensible Verarbeitungen, die eine gesonderte Prüfung nach **DSGVO Art. 35** erfordern könnten. Ein EU-AI-Act-Annex-III-Hochrisiko-Tatbestand ist für den Kern-Use-Case nicht erkennbar. Gestaltungsnormen entscheiden Fachstellen, nicht das Modell.

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; Transfer:** Die zentrale Akzeptanz-Evidenz stammt aus einem

deutschen Sample; lokale Erhebung und Pilotierung bleiben nötig. 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. **Privacy- und Inklusions-spezifisch:** Der Kern-Use-Case nutzt keine personenbezogenen Verhaltensdaten. Würden zur Wirkungsmessung individuelle Bewegungs- oder Gruppen-Beobachtungsdaten erhoben, sind Risiko, DPIA-Erforderlichkeit und geeignete Schutzvorgaben projektspezifisch zu prüfen.

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)

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>

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>

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>

Wiener Forschende

- **Ulrich Leth** [Hochschule] — TU Wien
Profil: <https://openalex.org/A5004011219>

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)