

Wie kann der tatsächliche Bedarf an Parkplatzflächen bei Neubauprojekten ermittelt werden?

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: MITTEL

Die Bedarfsermittlung ist im Kern eine Prognoseaufgabe: Aus Gebäudekennwerten, ÖV-Erschließung und dem Modal-Split vergleichbarer Projekte lässt sich der Stellplatzbedarf schätzen, ergänzt um Referenzfall-Vergleiche. Die Datenlage ist nutzbar, aber fragmentiert — Wien-OGD- und Statistik-Austria-Daten sind vorhanden, ein offener projektscharfer Bedarfsdatensatz fehlt und die Aspern-Monitoringdaten sind nicht publiziert. Aggregierte Gebäude- und Verkehrsdaten ohne Personenbezug genügen, ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar. D1=2, D2=2, D3=2, D4=3; Sum=9, daher medium ohne Override.

Anwendungsfälle:

- Bedarfs-Schätzmodell für die MA 21: Neubauprojekte anhand von Lage, ÖV-Erschließung und Gebäudetyp mit realisierten Belegungen vergleichbarer Wiener Quartiere abgleichen und Bandbreiten statt Punktprognosen ausgeben.
- Referenzfall-Matching (Pattern-Recognition): abgeschlossene Projekte mit ähnlichem Profil identifizieren, um den empirisch gebauten und tatsächlich genutzten Stellplatz-Anteil als Planungsgröße zu nutzen.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** RIS (Rechtsinformationssystem Bund), Stadt-Wien-Publikationen, Crossref, ScienceDirect (Elsevier), OECD iLibrary, SAGE Journals
- **Suchstrings:** „minimum parking requirement built parking demand“, „parking price elasticity mode choice urban form“, „Wien Stellplatzverpflichtung Zonenmodell Neubau“
- **Datum:** 2019-01-01 — 2026-07-16; älter nur das Wiener Garagengesetz als geltende Rechtsquelle (Novelle 2023)
- **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/Österreich-Bezug oder methodisch übertragbarer EU-/US-Anker; peer-reviewed oder amtlich; DE/EN; verifizierbarer Volltext oder Abstract
- **Ausschluss:** universelle Kennzahlen ohne Kontext; reine Pressemeldungen; unakzeptierte Preprints; quarantänierte Quellen
- **Gesichtete Treffer:** 21 **Aufgenommene Quellen:** 5

Stand der Forschung

Der tatsächliche Parkbedarf liegt regelmäßig unter der pauschalen Pflichtvorgabe. Nach Abschaffung von Mindest-Stellplatz-Vorgaben in neun US-Städten sank der gebaute Stellplatz-Anteil in deregulierten Zonen einer Fallstadt von 108 % auf 46 % der früheren Vorgabe; der reale Bedarf wird erst sichtbar, wenn Nachfrage statt Norm entscheidet (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement]]. Wien hat diesen Hebel rechtlich verankert: Das Wiener Garagengesetz reduziert die Herstellungspflicht über ein Zonenmodell auf 80 % in gut mit öffentlichem Verkehr erschlossenen Gebieten und auf 70 % innerstädtisch, mit weiteren Abschlägen für Car-Sharing und Ladeinfrastruktur [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]]. Wie stark der Bedarf sinkt, hängt vom Standort ab: Die Parkraum-Preis-Elastizität beträgt im Mittel -0,39, und Nutzende reagieren primär durch Wechsel des Parkorts, nur bedingt durch Modal-

Verlagerung (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]]. Preis und Verfügbarkeit von Parkraum können die Verkehrsmittelwahl in Richtung nachhaltiger Modi verschieben und Flächen freispielen [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Als Wiener Reallabor zeigt die Aspern Seestadt mit reduzierten Schlüsseln von 0,5–0,7 Stellplätzen je Wohnung deutlich erhöhte ÖV- und Fußanteile [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]].

Forschungslücken

In den aufgenommenen Quellen wurde kein publizierter, disaggregierter Wiener Längsschnitt gefunden, der den realen Stellplatzbedarf von Neubauten nach Bezug gegen Gebäudetyp, ÖV-Erschließung und Modal-Split vergleicht. Die Aspern Seestadt wäre der naheliegende Referenzfall, doch ein vollständiger Vorher-Nachher-Bericht mit Rohdaten ist öffentlich nicht verifizierbar — diese Datenlücke ist selbst ein Kernbefund [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]]. Die belastbarste Wirkungsevidenz stammt aus dem US-Kontext; die konkreten Wirkungsgrößen sind wegen anderer Planungs- und Marktbedingungen nicht direkt auf Wien übertragbar [[2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement]]. Ebenso fehlt eine Wien-kalibrierte Bedarfsfunktion, die Elastizität und Parkort-Substitution lokal quantifiziert; das Elastizitäts-Mittel stammt aus heterogenen internationalen Studien [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]].

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich die Bedarfsermittlung von normbasierten Schlüsseln zu nachfrageorientierten, standortdifferenzierten Verfahren; das Wiener Zonenmodell ist der regulatorische Einstieg (*medium confidence; limited evidence, high agreement*) [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]] [[2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement]]. Absehbar ist eine engere Kopplung von Mobilitätsmonitoring, ÖV-Erschließungsdaten und projektbezogenen Belegungsmessungen, um den Bedarf vorab zu schätzen und nach Bezug zu überprüfen [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]]. Parkraumbewirtschaftung und -bepreisung werden dabei als Steuerungsinstrument mitgedacht, weil Preis und Verfügbarkeit den Bedarf mitbestimmen [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]] [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]]. Prognosen sollten dabei Bandbreiten statt Punktwerte ausweisen und die starke Standortabhängigkeit des Bedarfs offen dokumentieren.

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist mittel. Die Bedarfsermittlung ist im Kern eine Prognoseaufgabe (Prediction): Aus Gebäudekennwerten, ÖV-Erschließung und dem Modal-Split vergleichbarer Projekte lässt sich der zu erwartende Stellplatzbedarf schätzen, ergänzt um Referenzfall-Vergleiche (Pattern-Recognition). Die Datenlage ist nutzbar, aber fragmentiert: Wien-OGD-Gebäude- und ÖV-Daten sowie Statistik-Austria-Mobilitätsdaten sind vorhanden, ein offener, projektscharfer Bedarfsdatensatz fehlt jedoch, und die Aspern-Monitoringdaten sind nicht publiziert. Ein Wiener Use-Case wäre ein Schätzmodell, das Neubauprojekte anhand von Lage und Erschließung mit realisierten Belegungen ähnlicher Quartiere abgleicht und der MA 21 Bandbreiten statt Punktprognosen liefert [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]] [[2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement]]. Weil aggregierte Gebäude- und Verkehrsdaten ohne Personenbezug genügen, ist kein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III erkennbar; individuelle Bewegungsdaten bleiben ausgeschlossen.

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 belastbarste Wirkungsevidenz stammt aus dem

US-Kontext; die konkreten Wirkungsgrößen sind lokal zu erheben. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — Updates folgen als eigene Brief-Versionen; für dieses regulatorisch bewegte Thema wird halbjährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; die Quellenqualität wurde über Institution, Peer-Review und Rechtsquellen-Status heuristisch eingeordnet; IPCC-Tags markieren die Confidence der Kernaussagen. 5. **Datenlücke als Auftrag:** Der fehlende publizierte Aspern-Längsschnitt begrenzt die lokale Validierung; die Priorisierung projektscharfer Belegungsdaten ist Voraussetzung für belastbare Wiener Bedarfsmodelle.

Quellen

2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement — Sohoni, Srirang; Lee, Bumsoo (2025). Parking the Minimum Parking Requirement: Evidence from Nine U.S. Cities. *Journal of Planning Education and Research* (SAGE). DOI: 10.1177/0739456X251343047

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>

2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht — Wien 3420 aspern Development AG; Stadt Wien, MA 18 — Stadtentwicklung und Stadtplanung (2023). Aspern Seestadt — EVA-Report Mobilität (Modal-Split-Indikatoren und Monitoring). *aspern-seestadt.at* — EVA-Report-Bereich. [GOLD] URL: <https://www.aspern-seestadt.at/de/seestadt/ziele/eva-report/mobilitaet>

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

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

Wiener Forschende

- **Yusak O. Susilo** [Hochschule] — BOKU University
Profil: <https://openalex.org/A5083252784>
- **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)