

Welche Modelle können zur verstärkten Einbeziehung privater oberirdischer Parkplatzflächen (u.a. bei großflächigen Einzelhandelseinrichtungen) für öffentliche Nutzungen verwendet werden?

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

KI-Eignungs-Score: **MITTEL**

Der operative Shared-Parking-Betrieb ist KI-unterstützbar (Belegungsprognose plus Zuteilungs-Optimierung zeitlich versetzter Nachfragespitzen), doch die entscheidende Engstelle ist verhaltensökonomisch: Ob private Eigentümer teilnehmen, hängt an Anreiz- und Absicherungs-Design, nicht am Algorithmus. Belegungsdaten des Handels sind proprietär und fragmentiert, ein offener Wiener Datensatz fehlt. KI bleibt daher unterstützend, nicht entscheidend. $D1=1, D2=2, D3=2, D4=2; \text{Sum}=7$, daher medium am unteren Rand ohne Override; individuelle Buchungs- oder Kennzeichendaten würden eine gesonderte DSGVO-Prüfung auslösen.

Anwendungsfälle:

- Belegungsprognose und Slot-Zuteilung für ein Shared-Parking-Schema an Handelsstandorten: zeitlich versetzte Nachfragespitzen von Handel, Büro und Wohnen mit aggregierten, nicht personenbezogenen Zählraten abgleichen.
- Szenariovergleich von Anreiz- und Absicherungsmodellen (Reservierung, Konfliktvermeidung, Kompensation), um für WIPARK und die MA 21 die Teilnahmereitschaft privater Eigentümer abzuschätzen.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** RIS (Rechtsinformationssystem Bund), Stadt-Wien-Publikationen, Crossref, Taylor & Francis Online, ScienceDirect, SAGE Journals
- **Suchstrings:** „shared parking private owners participation willingness“, „underutilised parking retail public use scheme“, „Wien Stellplatz gemeinschaftliche Nutzung Quartiersgarage“
- **Datum:** 2019-01-01 — 2026-07-16; älter nur das Wiener Garagengesetz als geltende Rechtsquelle (Novelle 2023)
- **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-Anker oder methodisch übertragbare Studie zu Shared/Pooled Parking; peer-reviewed oder amtlich; DE/EN; verifizierter Volltext oder Abstract
- **Ausschluss:** universelle Kennzahlen ohne Kontext; reine Pressemeldungen; unakzeptierte Preprints; quarantänierte Quellen
- **Gesichtete Treffer:** 17 **Aufgenommene Quellen:** 4 — die direkte Evidenzbasis ist dünn (ein verhaltensökonomischer Kernbeleg, drei Kontextanker)

Stand der Forschung

Die zentrale Engstelle von Shared Parking ist die Teilnahmereitschaft der Eigentümer. Eine Choice-Modellierung zeigt, dass private Stellplatz-Eigentümer ihre Flächen vor allem dann für geteilte Nutzung öffnen, wenn wahrgenommene Unsicherheit durch Anreiz- und Absicherungs-Design abgefedert wird — Konfliktvermeidung, Reservierung und Kompensation wiegen schwerer als der bloße Preis (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2022-yan-shared-parking-private-owners]]. Dass überhaupt aktivierbares Potenzial besteht, stützt

die Bedarfsforschung: Wo pauschale Mindest-Stellplatz-Vorgaben entfielen, lag die real gebaute Parkmenge deutlich unter der Pflichtvorgabe, es existiert also untergenutztes Angebot (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement]]. In Wien besteht ein regulatorischer Anknüpfungspunkt: Das Wiener Garagengesetz kennt bereits Reduktionsmechanismen etwa für Car-Sharing-Stellplätze und differenziert die Herstellungspflicht über ein Zonenmodell [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]]. Als Wiener Praxis für gebündelte statt grundstücksgebundener Stellplätze dient die Aspern Seestadt mit ihrem Quartiersgaragen-Konzept [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]].

Forschungslücken

In den aufgenommenen Quellen wurde kein Wiener oder österreichisches Fallbeispiel gefunden, das die Aktivierung privater oberirdischer Handels-Stellflächen für öffentliche Nutzung real erprobt und evaluiert. Der einzige direkte Beleg ist eine Stated-Choice-Modellierung ohne Wien-Bezug; sie erklärt die Teilnahme-Entscheidung, misst aber keine realisierte Auslastung und keine Vertrags- oder Haftungsparameter [[2022-yan-shared-parking-private-owners]]. Es fehlen belastbare lokale Angebots- und Nachfrageprofile der Handelsstandorte, weil Belegungsdaten proprietär bei Betreibern liegen. Für Wien untersetzt kein publizierter Längsschnitt, wie stark zeitlich versetzte Nachfragespitzen tatsächlich nutzbar sind; das Aspern-Quartiersgaragen-Konzept ist zudem ein Wohn-, kein Handelsfall und liegt nicht als evaluierter Bericht vor [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]]. Offen bleibt, welche Anreiz- und Governance-Modelle unter Wiener Rahmenbedingungen tragen.

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 rückt die Mobilisierung untergenutzter privater Stellflächen als Baustein flächensparender Stadtentwicklung stärker in den Blick; treibend sind sinkende reale Parkbedarfe und der Flächendruck (*low confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2025-sohoni-lee-minimum-parking-requirement]]. Erwartbar sind digital vermittelte Shared-Parking-Plattformen, deren Erfolg jedoch an vertraglicher Absicherung und Vertrauen der Eigentümer hängt, nicht allein an der Technik [[2022-yan-shared-parking-private-owners]]. Für Wien ist eine schrittweise Pilotierung plausibel: erst rechtlicher Rahmen und Daten-Governance über die bestehenden Reduktionsmechanismen, dann ein evaluierter Modellversuch an einem Handelsstandort [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]] [[2023-aspern-seestadt-mobilitaetsbericht]]. Kennzahlen sind gebietsspezifisch zu erheben, nicht zu übertragen.

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist mittel und liegt am unteren Rand. Der operative Betrieb eines Shared-Parking-Schemas ist KI-unterstützbar: Belegungsprognose (Prediction) und Zuteilung freier Slots über zeitlich versetzte Nachfragespitzen (Optimization) sind aus dem Smart-Parking-Umfeld bekannt. Die entscheidende Engstelle ist jedoch verhaltensökonomisch — ob private Eigentümer teilnehmen, entscheidet das Anreiz- und Absicherungs-Design, nicht der Algorithmus [[2022-yan-shared-parking-private-owners]]. Die Datenlage ist der Hauptdämpfer: Belegungsdaten der Handelsstandorte sind proprietär und fragmentiert, ein offener Wiener Datensatz fehlt. Ein Wiener Use-Case wäre ein Pilot, der aggregierte, nicht personenbezogene Zählraten eines Handelsstandorts mit Wohn- und Büronachfrage abgleicht und Lenkungsvarianten simuliert. Würden individuelle Buchungs- oder Kennzeichendaten verarbeitet, wäre zu prüfen, ob ein hohes Risiko vorliegt und eine Datenschutz-Folgenabschätzung nach **DSGVO Art. 35** erforderlich ist. Die reine Betriebsunterstützung fällt nicht unter **EU-AI-Act Annex III**.

Methodische Einschränkungen

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Dünne, transferierte Evidenzbasis:** Nur eine Quelle adressiert die Aktivierung privater Stellplätze direkt, ohne Wien-Bezug; die übrigen sind Kontextanker. Lokale Erhebung und ein evaluierter Pilot sind nötig. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — Updates folgen als eigene Brief-Versionen; halbjährliches Re-Screening wird empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; die Quellenqualität wurde über Institution, Peer-Review und Rechtsquellen-Status heuristisch eingeordnet. 5. **Privacy-spezifisch:** Der Core-Use-Case nutzt keine individuellen Buchungs- oder Kennzeichendaten. Für spätere personenbezogene Daten sind Risiko, Erforderlichkeit einer DPIA und technische Schutzvorgaben projektspezifisch zu prüfen.

Quellen

2022-yan-shared-parking-private-owners — Yan, Qianqian; Feng, Tao; Timmermans, Harry (2022). Private owners' propensity to engage in shared parking schemes under uncertainty: comparison of alternate hybrid expected utility-regret-rejoice choice models. *Transportation Letters (Taylor & Francis)*. DOI: 10.1080/19427867.2022.2088568

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-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

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>

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)