



Uta Bauer, Michaela Christ, Levke Sönksen,
Louis Gabriel Pfitzinger

Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut

Zusammenfassung

Ganz gleich, ob in Großstädten Parkplätze reduziert oder in Klein- oder Mittelstädten Straßenraum zugunsten von Rad- und Fußwegen umverteilt wird. Fast überall gehören Einzelhändler*innen zu denjenigen, die gegen Umgestaltungspläne opponieren. Sie fürchten, solche Maßnahmen könnten ihre Kund*innen abschrecken und sich negativ auf Einnahmen und Umsätze auswirken. Ohne Zweifel steht der Einzelhandel massiv unter Druck, allem voran durch den wachsenden Online-Handel, aber auch durch die Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“ oder die Schwierigkeiten, Nachfolger für inhabergeführte Geschäfte zu finden. Die oft kritische Haltung von Einzelhändler*innen gegenüber weiteren Veränderungen ist durchaus nachvollziehbar.

Aber sind der wegfallende Parkplatz vor dem Geschäft oder die Umgestaltung des Straßenraumes zugunsten von Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen tatsächlich eine Bedrohung für den Einzelhandel?

Kausale Zusammenhänge zwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels sind vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungen nicht belegbar. Eine bessere Aufenthaltsqualität und höhere Kundenfrequenzen führen in fast allen untersuchten Studien zu einer Stabilisierung bzw. Steigerung der Umsätze. Die Erklärung ist einfach: Dort, wo sich Menschen gern aufhalten, wo sie sich wohlfühlen, wo sie länger vor einem Geschäft verweilen, nutzt dies am Ende auch dem Einzelhandel. Zu den Fakten gehört aber auch, dass nicht alle Branchen gleichermaßen profitieren. Entscheidend ist, wie die Umgestaltung vorgenommen wird. Unter dem Strich bleibt die Feststellung, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Krise des Einzelhandels nicht kompensieren können, aber durchaus abmildern und keinesfalls verantwortlich für das „Geschäftesterben“ sind.

Zu all diesen Aspekten liefert das vorliegende Difu Policy Paper fundierte Argumente, valide Fakten und konkrete Praxisbeispiele. Die Zusammenschau zeigt auch, welche Leerstellen und Wissenslücken es gibt. Ein wesentliches Defizit der Studien und Praxisberichte (nicht nur) in Deutschland ist die geringe Varianz der Raumtypen. Es fehlen nach wie vor Daten und Studien, die die Situation von kleineren und mittleren Kommunen analysieren und abbilden.

1. Ausgangslage

1.1 Herausforderungen (nicht nur) für den Einzelhandel

Ohne Zweifel setzen zahlreiche gesellschaftliche Veränderungen der letzten Jahrzehnte den stationären Einzelhandel unter Druck – allem voran der Online-Handel. Menschen kaufen heute anders ein als noch vor 10 oder 20 Jahren. Immer mehr shoppen online und lassen sich Waren nach Hause bringen, statt selbst in ein Geschäft zu gehen. Branchenübergreifend liegt der Online-Anteil am Einzelhandelsumsatz laut dem Handelsverband Deutschland bei rund 13 %. Das klingt überschaubar. Bei innenstadtrelevanten Sortimenten wie Unterhaltungselektronik, Bekleidung und Accessoires beträgt der E-Commerce-Anteil allerdings rund 40 % (Handelsverband Deutschland [HDE] & IFH Köln, 2024, S. 3). Die Pandemie hat die Verschiebung zum Online-Shopping intensiviert und wirkte als Trendverstärker (Anders et al., 2023). Zudem hinterlässt der Fachkräftemangel auch im Einzelhandel seine Spuren. Geeignetes Personal ist vielerorts ein knappes Gut. Inhabergeführte Geschäfte stehen oft vor der Herausforderung, Nachfolger zu finden. Nicht zuletzt sind nach wie vor die Fachmarktzentren auf der grünen Wiese – deren Existenz sich positiv auf die Gewerbesteuererinnahmen einer Kommune auswirkt – eine Konkurrenz für die innerstädtischen Lagen.

All diese Dynamiken haben, auch das ist keine Neuigkeit, Auswirkungen auf die (Innen-)Städte, wenn auch in unterschiedlichem Maß. Während der Handel in Großstädten mutmaßlich auch in Zukunft prosperieren wird, sieht dies in kleineren Städten anders aus. Bei ihnen zeigen sich die Auswirkungen des Strukturwandels deutlicher. Kleinstädte gelten inzwischen als klare Verlierer dieser Entwicklung, bei Mittelstädten ist noch unklar, wie sich die Lage dort langfristig gestalten wird (Herb et al., 2023; Neiberger et al., 2020).

Eine von vielen sichtbaren Folgen des Strukturwandels des Einzelhandels ist der Rückgang der Ladengeschäfte. Seit 2010 ist deren Zahl in Deutschland um mehr als 10 % gesunken. Mit anderen Worten: Jedes zehnte Geschäft musste schließen (Statistisches Bundesamt [Destatis], 2022). Eine Revitalisierung leerstehender Ladengeschäfte, etwa durch Zwischennutzungen, ist enorm zeit- und ressourcenintensiv. Gleiches gilt für den Umbau und die Umnutzung großer Shoppingcenter, die mancherorts versucht werden, jedoch nicht immer von Erfolg gekrönt sind (Reink, 2017). Angesichts dieser Herausforderungen heißt es in einer Publikation der StadtBauKultur NRW zu Einkaufsstraßen: „Die Krise vor allem beim kleinteiligen, stationären Einzelhandel wird sich weiter verschärfen; sie verlangt einen entschlossenen Stadtbau“ (Junker & Holger Pump-Uhlmann, 2020, S. 11).

1.2 Wozu wird geforscht?

Wir verstehen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen als Eingriffe in die Verkehrsführung und -gestaltung, die darauf abzielen, den motorisierten Verkehr in bestimmten Gebieten zu reduzieren oder zu verlangsamen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und umweltbedingte Belastungen wie Lärm und Abgase zu minimieren. Typische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umfassen bauliche Veränderungen wie Fahrbahnverengungen, zum Beispiel um mehr Platz für Rad- und Fußverkehr zu schaffen, die Einrichtung von Einbahnstraßen, die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen (z.B. Wohnstraßen) sowie die Installation von Pollern oder Blumenkübeln zur Einschränkung des Verkehrsflusses. Solche Veränderungen sollen die Belastung durch den

motorisierten Verkehr verringern. Die rechtliche Grundlage für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Deutschland bildet die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Hinweise darauf, wie sich die Maßnahmen auf den Einzelhandel auswirken, finden sich nicht nur in Publikationen, die sich unmittelbar mit Kauf- und Mobilitätsverhalten von Konsument*innen beschäftigen, sondern auch in Untersuchungen, die anderen Aspekten der Stadtentwicklung, etwa der Sicherheit im Verkehr oder dem Fußverkehr, gewidmet sind.

Nicht allein der stationäre Einzelhandel, auch andere Gewerbetreibende, zum Beispiel Handwerks-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe oder Arztpraxen, sind von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen betroffen. In der Forschungsliteratur wird nicht immer trennscharf zwischen den verschiedenen Gruppen unterschieden. Wir konzentrieren uns in dieser Darstellung auf den stationären Einzelhandel und gehen punktuell dort, wo dies einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn verspricht, auf gastronomische Einrichtungen oder andere Gewerbetreibende ein.

1.3 Wie wird geforscht und mit welchen Daten?

Zwar wird national und international zum Thema Einzelhandel und Verkehrsberuhigung geforscht, von einem ausdifferenzierten und in jeglicher Hinsicht gut dokumentierten und wissenschaftlich aufgearbeiteten Thema kann jedoch (noch) nicht die Rede sein.

Ehe wir auf die Ergebnisse verschiedener Studien eingehen, stellen wir kurz dar, welche Forschungsansätze, methodischen Herangehensweisen, welche Herausforderungen bei der Datenerhebung und welche Leerstellen es gibt. Die Auswahl der für dieses Difu Policy Paper relevanten Publikationen folgte der übergeordneten Fragestellung: Welche Auswirkungen können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (potenziell) auf den Einzelhandel haben?

Um die Frage zu beantworten, böte es sich in erster Linie an, die Umsätze des Einzelhandels im Untersuchungsgebiet vor und nach der Umsetzung einer verkehrsberuhigenden Maßnahme miteinander zu vergleichen. Diese Daten sind jedoch nur in Befragungen mit freiwilligen Selbstauskünften der Händler*innen zu ermitteln. In der Praxis reagiert der Einzelhandel recht zurückhaltend auf Anfragen; entsprechend finden sich hierzu in Deutschland nur wenige Studien mit diesem methodischen Vorgehen (Förster et al., 2017). Hinzukommt, dass freiwillige Angaben nicht überprüft und verifiziert werden können.

Um zu ermitteln, welche Zusammenhänge zwischen Umsätzen und Verkehrsberuhigung existieren, werden daher meist andere methodische Herangehensweisen gewählt. Dazu gehört die Entwicklung der Passanten- und Kundenfrequenz im Zuge von Umgestaltungen des öffentlichen Raums. Ausgehend von der Überlegung, dass mehr Passant*innen potenziell höhere Umsätze generieren, gibt es Studien, die betrachten, wie sich Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die Besucherzahlen in einem definierten Gebiet auswirken (Whitehead et al., 2006). Eine originelle Herangehensweise haben Wissenschaftler*innen in einer Berliner Studie gewählt. Auf der Basis von Mobilfunkdaten in drei Berliner Geschäftsstraßen mit und ohne Verkehrsberuhigungsmaßnahmen haben sie erhoben, wie sich die Zahl der Besucher*innen verändert hat (Hardinghaus et al., 2025, im Erscheinen). Mitunter wird auch die Zufriedenheit von Passant*innen und Einzelhändler*innen mit verkehrlichen Maßnahmen vor und nach einer Intervention erhoben (Förster et al., 2017; Pander, 2019).

Relativ häufig untersucht wird der Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl der Kund*innen und ihren Ausgaben in einem bestimmten Quartier oder einer Einkaufsstraße (Bent & Singa, 2009; Bishop et al., 2024; Große & Böhmer, 2018; HDE & IFH Köln, 2024; Raje & Saffrey, 2016; Volker & Handy, 2021). Die Datengrundlage liefern quantitative Befragungen, in denen die Befragten Auskunft darüber geben, mit welchem Verkehrsmittel sie in das Untersuchungsgebiet gekommen sind und wieviel Geld sie während ihres Aufenthalts ausgeben. In den letzten Jahren wurden in einigen kleineren Studien die Fragen nach Ausgaben und Verkehrsmittelwahl der Besucherinnen und Besucher des jeweiligen Gebiets mit Befragungen der Gewerbetreibenden kombiniert. Letztere wurden gebeten zu schätzen, mit welchem Verkehrsmittel ihre Kund*innen zum Geschäft kommen (Schneidemesser, 2022; Sustrans, 2006).

Gewerbemieten sowie die Anzahl der Betriebe oder Leerstandsquoten sind weitere Indikatoren, die anzeigen, ob die Attraktivität eines Interventionsraums steigt oder sinkt. Eine Untersuchung in Aachen hat beispielsweise die Höhe der Gewerbemieten in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit und dem Parkplatzangebot betrachtet (Merten & Kuhnimhof, 2023; Tolley, 2011).

Unabhängig von der gewählten Erhebungsmethode stehen Analysen, die den Einfluss verkehrspolitischer Maßnahmen auf die lokale Ökonomie bewerten, noch vor weiteren grundsätzlichen Fragen. Um mögliche Wirkungen messen und einordnen zu können, braucht es zeitliche (Vorher-/Nachher-Untersuchungen) und/oder räumliche (Gebiete mit und ohne Intervention) Vergleichsdaten. Insgesamt gilt es, die Wirkungen von Maßnahmen möglichst von allgemeinen ökonomischen und verkehrlichen Entwicklungen abzugrenzen. Die Kombination von zeitlichen und räumlichen Vergleichsdaten erhöht die Aussagekraft. Jedoch erfordern derart komplexe Wirkungsanalysen entsprechende Vorlaufzeiten sowie umfangreiche finanzielle und organisatorische Vorbereitungen. Gleichzeitig ergibt dieser Aufwand nur dann Sinn, wenn die Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden, d.h. wenn sie bereits politisch beschlossen sind. Es wundert deshalb nicht, dass methodisch belastbare Evaluationen selten durchgeführt werden. Sie finden sich vor allem dort, wo sie – wie bei Verkehrsversuchen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO – vorgeschrieben sind.

Will man die Ergebnisse mehrerer Studien miteinander vergleichen, wie dies in sogenannten Metastudien sowohl zur Evaluation von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Ambros et al., 2023) als auch zu deren ökonomischen Effekten geschieht (Volker & Handy, 2021), so ist das nicht ganz einfach. Metastudien – in Deutschland gibt es nicht ausreichend Untersuchungen, die dafür in Frage kämen – stehen vor dem Problem, dass sich sowohl die Eingriffsintensität der Maßnahmen wie auch die benutzten Kennziffern von Fallstudie zu Fallstudie unterscheiden und damit direkte Vergleiche der Wirkungen schwierig sind. Gleichwohl haben solche Überblicksdarstellungen eine große Aussagekraft, da sie die Ergebnisse vieler einzelner Studien zusammenführen und so Verzerrungen reduzieren. Die Zusammenschau mehrerer Untersuchungen bringt in der Regel belastbarere Ergebnisse hervor. Sie erlauben die kritische Bewertung methodischer Vorgehensweisen, wodurch Schwächen und Stärken einzelner Untersuchungen besser erkannt werden können. Zudem können mit Metastudien übergeordnete Trends und Zusammenhänge identifiziert und daraus zum Beispiel validere Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, als dies auf der Basis von Einzelfalluntersuchungen möglich ist. Hier ein Beispiel: Volker und Handy (2021) haben knapp zwei Dutzend Studien aus den USA und Kanada zu den Effekten von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und zum Zusammenhang von Verkehrsmittelwahl und Ausgaben verglichen. Mit Blick auf Vorher-nachher-Untersuchungen leiten sie die Faustregel ab, dass Erhebungen etwa ein Jahr vor und zwei

Jahre nach der Intervention erfolgen sollten. Sie empfehlen zudem mehrere Erhebungszeiträume, um die Aussagequalität zu erhöhen.

Soviel also zum methodischen Vorgehen. Wie sieht es nun mit den Ergebnissen aus? Wir schauen zuerst auf das, was wir über Mobilität und Einzelhandel ohne akute Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wissen.

2. Mobilität und Einzelhandel ohne Verkehrsberuhigung

2.1 Erreichbarkeit

Ein wesentlicher Einwand gegen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist, Geschäfte müssten mit dem Auto erreichbar bleiben. Beim Rückbau von städtischen Parkflächen oder der Umwidmung von Fahrspuren zugunsten von Radwegen würde die Zielgruppe der Pkw-Nutzer*innen nicht ausreichend berücksichtigt, kritisiert etwa die IHK Rhein-Neckar in einem Positionspapier (IHK Rhein-Neckar, 2017).

In der Forschung zu Stadtentwicklung und Mobilität wird zwischen innerer und äußerer Erreichbarkeit unterschieden. Die innere Erreichbarkeit beschreibt, wie gut verschiedene Standorte innerhalb eines definierten Gebiets – etwa einer Stadt oder eines Quartiers – erreicht werden können. Wichtige Faktoren sind das Straßennetz, Rad- und Fußwege, ÖPNV-Linien, die Taktung und Dichte des öffentlichen Nahverkehrs oder die Verkehrsführung und Barrierefreiheit. In einer Stadt mit gut ausgebautem Nahverkehr und kurzen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten ist die innere Erreichbarkeit hoch. Die äußere Erreichbarkeit bezieht sich auf die Anbindung eines Gebiets an regionale Verkehrsnetze. Sie umfasst, wie einfach und schnell ein Ort von außen, also aus umliegenden Städten, oder Regionen erreicht werden kann. Hierzu zählt insbesondere die Qualität und Dichte der regionalen Verkehrsverbindungen.

Wie ist es also um die Erreichbarkeit bestellt? Flächendeckende Untersuchungen dazu, mit welchen Verkehrsmitteln Besucher*innen in die (Innen-)Städte kommen, gibt es nicht. Allerdings liegt eine Reihe von Daten vor, aus denen man direkt oder indirekt auf die innere und äußere Erreichbarkeit schließen kann. Die repräsentative Untersuchung „Mobilität in Deutschland“¹ etwa stellt fest: Je größer die Kommune ist, umso höher ist der Anteil derjenigen, die mit dem Umweltverbund unterwegs sind. Das spricht für eine gute Erreichbarkeit mit ÖV, Rad und zu Fuß. Umgekehrt gilt, in ländlichen Räumen werden rund 70 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 4), hier ist offenbar die Erreichbarkeit mit dem Pkw gewährleistet, weniger jedoch mit dem Umweltverbund. Dazu passt auch der Befund, dass Bewohner*innen großer Städte etwa halb so viel mit dem Auto unterwegs sind wie Bewohner*innen ländlicher Räume: „Während die Bewohner der Metropolen 14 Kilometer pro Tag als Pkw-Fahrer zurücklegen,

¹ Die umfassendste Studie zum Mobilitätsverhalten, die es in Deutschland gibt, „Mobilität in Deutschland“, wurde 2017 zum dritten Mal im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur durchgeführt. Ergebnisse der aktuell laufenden Untersuchung, deren Befragungen rund 40.000 Haushalte mit etwa 80.000 Personen zwischen April 2023 und April 2024 erfasst, sind für das Frühjahr 2025 angekündigt. Vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html?utm_source=chatgpt.com (zuletzt geprüft am 03.02.2025).

sind es bei den Bewohnern kleinstädtischer, ländlicher Räume 26 Kilometer“ (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 4).

Seit Jahrzehnten gilt bei den Interessenvertreter*innen des Einzelhandels die Gewissheit, dass Kund*innen überwiegend mit dem Auto in die Innenstadt fahren. Richtig ist, die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem Pkw hat insbesondere in ländlichen Räumen für Besucher*innen aus dem Umland eine große Bedeutung. Dass der Pkw überall und für die Mehrzahl der Besucher*innen das primäre Verkehrsmittel ist, lässt sich hingegen nicht belegen. Entscheidender Faktor bei der Erreichbarkeit ist die Größe einer Stadt sowie die Qualität des regionalen ÖPNV-Angebotes.

Abb. 1:
Erreichbarkeit auch in
ländlichen Regionen
muss gewährleistet
sein: gut besuchte
Einkaufsstraße in
Wernigerode



Quelle: Adobe Stock 235608466 (ArTo)

Untersuchungen zu Groß- und Mittelstädten kommen zum Ergebnis, dass weniger als ein Drittel der Befragten das Auto für den Einkauf in der Innenstadt genutzt haben (Große & Böhmer, 2019; Sustrans, 2006; Transport for London, 2014). In neueren Untersuchungen zur Erreichbarkeit von Stadtteilzentren in Berlin und Köln kamen sogar weniger als 20 % der Besucher*innen mit dem Auto (Monheim, 2019; Schneidmesser, 2022). Laut einer Befragung von Passant*innen und Gewerbetreibenden in Geschäftsstraßen sechs mittelgroßer Städte mit 20.000 bis 40.000 Einwohner*innen der Westschweiz kamen zwischen 16 % (Fribourg) und 49 % (Bulle) der Befragten mit dem Auto (HEIG-VD et al., 2023). Eine erhöhte Nutzung des Autos war in Regionalzentren festzustellen, deren Umland nur mäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist. Hingegen wird das ÖV-Angebot genutzt, wenn es – wie in Fribourg oder in Carouge – attraktiv ist. Nach Erhebungen von Monheim in mehreren Städten Deutschlands lag der Anteil der Autonutzer*innen nur in Kleinstädten unter 25.000 EW über 50 % (Monheim 2021). In eine ähnliche Richtung weisen die Daten des Standortmonitors (HDE, 2022).² Laut Standortmonitor nutzen 63 % der 2.000 Befragten regelmäßig das Auto, um in die Innenstadt zu kommen. Auch der HDE konstatiert, der ÖPNV spielt in großen Städten eine dominante und wachsende Rolle, und ergänzt, dass Busse und Bahnen, das Fahrrad und Zufußgehen insbesondere bei anlasslosen Einkäufen, dem „Bummeln“, dominieren.

² In der Erhebung sind Befragte aus Gemeinden mit weniger als 20.000 EW relativ stark vertreten (35 %), im Vergleich zu Großstädten (> 100.000 EW) 36 %.

Zusammengenommen ergeben die unterschiedlichen Studien ein relativ kohärentes Bild: Je größer die Kommune ist, umso besser ist es um die innere und äußere Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund bestellt. In kleineren Kommunen hingegen dominiert die automobiler Erreichbarkeit.

2.2 Hackenporsche, Fahrradtasche, Kofferraum – Verkehrsmittelwahl und Konsumverhalten

Laut Kraftfahrt-Bundesamt gibt es aktuell in Deutschland so viele Pkw wie nie zuvor. 49,1 Mio. Autos waren 2024 hierzulande registriert. Allerdings sind auch zu Spitzenzeiten nie mehr als 10 % der Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 5). Vielmehr stehen die 49,1 Mio. Pkw im Durchschnitt mehr als 23 Stunden am Tag. Seit den 1970er-Jahren, parallel zur wachsenden Massenmotorisierung, wird der sogenannte ruhende Verkehr verstärkt zum Gegenstand von Planungs- und Organisationsprozessen. Reguliert wird vielerorts durch die Einführung von Parkgebühren, Parkverbots- und Kurzzeitparkzonen sowie den Bau von Parkhäusern. Fußgängerzonen, ein wichtiges Stadtentwicklungselement der 1970er- und 80er-Jahre, waren ein weiterer Weg, mit dem zugleich der Einzelhandel gefördert und der motorisierte Verkehr kanalisiert werden sollte.

Abb. 2:
Parkraumbewirtschaftung nutzt allen



Quelle: Aboobe Stock 2879692 (schulzfoto)

Schon damals waren Maßnahmen des Parkraummanagements umstritten. Dabei sind, zumindest heute, deren positive Wirkungen, auch für den Einzelhandel, gut belegt. Als hinlänglich gesichert gilt zum Beispiel auch, dass Parkraumbewirtschaftung die Chancen erhöht, einen freien Parkplatz zu finden, weil die Rotationsgeschwindigkeit der Fahrzeuge steigt, Parkplätze also regelmäßig frei werden und Langzeitparken deutlich abnimmt. Parksuchverkehr kann ebenso signifikant reduziert werden wie die Zeit für die Parkplatzsuche. Vorhandene, oft kaum genutzte kostenpflichtige Stellplätze in Parkhäusern und privaten Garagen oder Hinterhöfen werden besser ausgelastet und regelwidriges Parken reduziert. So wird im öffentlichen Raum mehr Platz frei (Saki & Hagen, 2024; Sammer et al., 2014; Stein & Bauer, 2023).

Dass Passant*innen und Kund*innen gern in Gegenden einkaufen, die nicht von Parkflächen dominiert sind, legt eine aktuelle Untersuchung der RWTH Aachen nahe (Merten & Kuhnimhof 2023). In der Untersuchung wurde der Einfluss der Mobilitätsinfrastruktur auf die Gewerbetrieben in Aachen analysiert. Je höher die Miete für eine Geschäftsfläche ist, desto attraktiver und

wertvoller schätzten die Wissenschaftler*innen Immobilien in der Aachener Innenstadt ein. Ihr Befund: Eine hohe Anzahl von Straßenparkplätzen im direkten Umfeld eines Geschäfts (innerhalb von 100 Metern) senkt den Mietwert, während Parkmöglichkeiten im erweiterten Umkreis von 100 bis 500 Metern den Mietpreis positiv beeinflussen. Das bedeutet, Geschäftsflächen gewinnen an Wert, wenn die unmittelbare Umgebung nicht von parkenden Autos geprägt wird, gleichzeitig aber genügend Parkplätze in fußläufiger Entfernung verfügbar sind.

Mehrere Studien kommen inzwischen zum Ergebnis, dass Autofahrende zwar pro Besuch mehr Geld ausgeben als diejenigen, die mit dem Rad oder zu Fuß einkaufen. Jedoch kommen sie seltener ins Geschäft. In der Summe sorgen daher Kund*innen, die mit dem Umweltverbund anreisen, über einen definierten Zeitraum für höhere Umsätze als Autofahrende. Zu diesem Ergebnis kommen Untersuchungen aus den USA (Liu & Shi, 2020; Volker & Handy, 2021) und Kanada (Arancibia et al., 2019; Chan et al., 2016), sowie aus einigen Ländern in Europa (Raje & Saffrey, 2016; Sustrans, 2006; Tyler et al., 2012; Yoshimura et al., 2022), darunter auch Deutschland (Böhmer, 2019; Schneidmesser, 2022). Besonders zu Buche schlagen Gelegenheitseinkäufe, die durch häufige Besuche und das Schlendern entlang von Geschäftsauslagen gefördert werden.

Wenn dies stimmt, wie kommt es dann, dass viele Einzelhändler*innen sich mit so großem Nachdruck für den Erhalt von Parkplätzen einsetzen? Auch darauf geben einige der Untersuchungen eine Antwort: Händlerinnen und Händler überschätzen die Zahl derer, die mit dem Pkw anreisen. In allen Erhebungen, in denen dies erfragt wurde, wird die Relevanz des Autos als Verkehrsmittel der Kundschaft höher eingeschätzt, als dies tatsächlich der Fall ist (zum Beispiel Bent & Singa, 2009; Fußverkehr Schweiz, 2023). Eine Erklärung für die verzerrte Wahrnehmung könnte sein, dass diejenigen, die größere Einkäufe tätigen und viel Geld im Geschäft lassen, eher im Gedächtnis bleiben, als jene, die nur kleinere Beträge ausgeben.

Einen weiteren Anhaltspunkt dafür, warum Parkplätze für so wichtig gehalten werden, lieferte eine Befragung von Einzelhändler*innen und Kund*innen in zwei Berliner Geschäftsstraßen des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg. Darin wird konstatiert, nicht nur die Verkehrsmittelwahl, sondern auch die Strecke, die Kund*innen zum Geschäft zurücklegen, wird von Händler*innen überschätzt. 12,6 % der befragten Einzelhändler*innen (N = 145), gingen davon aus, ihre Kund*innen kämen aus einem Radius von einem Kilometer Entfernung zum Geschäft, alle anderen legten nach ihrer Einschätzung längere Wege zurück. Tatsächlich kamen mehr als die Hälfte der befragten Kund*innen (N = 2021) aus der nächsten Umgebung.

Sicher lässt sich die Situation in Berlins Innenstadtbezirken nicht auf alle anderen Städte übertragen. Allerdings liefern Untersuchungen wie diese wichtige Hinweise, die zur Entschärfung der Diskussion und zum besseren Verständnis der verschiedenen Perspektiven und Positionen der beteiligten Akteur*innen beitragen können.

3. Verkehrsberuhigung und ihre Effekte

Betrachtet man ältere Literatur zum Thema Einzelhandel und Verkehrsberuhigung, so wird deutlich, die Diskussionspunkte sind seit Jahrzehnten dieselben. Auch vor 30 Jahren, lange bevor Online-Handel, demografischer Wandel und Fachkräftemangel dem stationären Einzelhandel zu schaffen machten, waren viele Händler und Händlerinnen der Ansicht, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirkten sich negativ auf die Umsätze aus und Parkplätze seien eminent wichtig für ihre Kundschaft. Schon in Fachartikeln aus den 1990er-Jahren wurde auf beide Punkte eingegangen. Der Tenor in wissenschaftlichen Publikationen damals: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirken sich meist positiv auf den Umsatz aus, nur selten wird von Umsatzrückgängen berichtet. Und der Einfluss von Parkplätzen auf den Umsatz wird überschätzt (Hass-Klau, 1993; Pharoah, 1993; Pharoah & Russell, 1991).

Inzwischen gibt es eine Reihe neuerer Untersuchungen und Berichte aus der Praxis, die zu ähnlichen Ergebnissen kommen. Einige seien hier vorgestellt:

Nordamerika

Volker und Handy (2021) werteten in einer Metastudie 23 Fallstudien aus den USA und Kanada aus, die die ökonomischen Effekte von Verbesserungen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur auf lokale Gewerbe untersuchten. Dazu zählten die Wegnahme von Fahrspuren für den MIV oder die Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Ausgewählt wurden Studien, die entweder die Verbraucherausgaben differenziert nach Verkehrsmitteln quantifizierten und verglichen oder die wirtschaftlichen Auswirkungen auf lokale Unternehmen mit anderen Kennziffern untersuchten. Zusammengefasst zeigen die Ergebnisse, dass die Verbesserungen für die aktive Mobilität im Allgemeinen positive oder nicht signifikante wirtschaftliche Auswirkungen auf Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe hatten.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommen Arancibia et al. (2019), die in Toronto die Auswirkungen neuer Radwege auf den Einzelhandel untersuchten, welche zulasten der Parkplätze am Straßenrand eingerichtet wurden. Die Zahl der Kund*innen, die mit dem Auto kamen, ging zurück, während die Zahl derjenigen mit Fahrrad deutlich von 8 % auf 22 % anstieg. Der Einzelhandel berichtete von keinen Einbußen bzw. hatte leichte Zuwächse zu verzeichnen. Besonders stark profitierten gastronomische Einrichtungen von den Veränderungen im Straßenraum.

Mit einem anspruchsvollen Studiendesign untersuchten Liu & Shi 2020 in vier Städten der USA (Portland, San Francisco, Minneapolis, Memphis) die ökonomischen Effekte von verbesserter Fahrradinfrastruktur auf den Einzelhandel. Besonders wertvoll sind die Ergebnisse, weil hier auf aggregierte Umsatzsteuer- und Beschäftigungsdaten zurückgegriffen werden konnte und durch Anwendung eines Multi-City-Ansatzes mit Daten ununterbrochener Zeitreihen und Kontrollgruppen kausale Zusammenhänge festgestellt werden konnten. Auch hier wurden positive oder neutrale Auswirkungen auf die Geschäfts- und Wirtschaftsleistungen ermittelt.

Großbritannien

London/Brighton: Zu europäischen Städten existieren weniger Studien und Praxisberichte als zu nordamerikanischen Kommunen. Die Ergebnisse weisen jedoch mehrheitlich in eine ähnliche Richtung. Dort, wo sich, wie in London und einigen anderen Städten Großbritanniens, die Aufenthaltsqualität

verbessert, wo mehr Sicherheit und Platz für Radfahrende und Fußgänger*innen geschaffen wird, erhöht sich die Passant*innenfrequenz und bleiben die Umsätze je nach Fallbeispiel und Erhebungszeit entweder stabil oder steigen leicht an (Lawlor & Tasker, 2018; Sustrans, 2006; Tolley, 2011; Transport for London, 2014). Etwas ältere Untersuchungen zu Städten in Großbritannien berichten von zum Teil erheblichen Umsatzsteigerungen durch mehr Fluktuation von Passant*innen (Whitehead et al., 2006). Schon 1993 argumentierte Hass-Klau am Beispiel von Brighton und London, Fußgängerzonen hätten das Potenzial, die Besucher*innenzahlen für den Einzelhandel um 20 % bis 40 % zu steigern. Mit anderen Worten, vor 20 oder 30 Jahren wurde Verkehrsberuhigungsmaßnahmen enormes wirtschaftliches Potenzial zugesprochen. Umsatzsteigerungen, zumal in dieser Größenordnung, lassen sich aufgrund der oben beschriebenen Dynamiken des Strukturwandels im Einzelhandel sicherlich nicht erzielen. Vielmehr ist mit Blick auf aktuellere Berichte und Untersuchungen bereits eine leichte Steigerung oder auch nur eine Konsolidierung der Umsätze (vor allem beim stationären inhabergeführten Fachhandel) eine gute Nachricht.

Spanien

Einen interessanten methodischen Ansatz, um den Einfluss von Verkehrsberuhigung auf den Umsatz im Einzelhandel quantifizierbar zu machen, verfolgen Yoshimura et al. (2022). Anhand von Transaktionsdaten der spanischen Bank Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) untersuchten die Forscher*innen für 14 Städte in Spanien, welchen Einfluss Fußgängerzonen unter Berücksichtigung der Ladendichte, der Lage und der Gewerbestruktur (Supermärkte, Restaurants, Hotels, Autozubehör etc.) auf den Umsatz haben. Ihr Ergebnis: Im Durchschnitt verzeichnen Läden in Fußgängerzonen einen höheren Umsatz. Ausschlaggebend hierfür ist vor allem die Ladendichte, nicht die Lage der Fußgängerzone im Zentrum oder in der Peripherie. Viele Geschäfte bedeuten auch eine höhere Passant*innenfrequenz, wobei insbesondere Cafés und Restaurants von der Lage in einer belebten Fußgängerzone profitieren. Da die Auswertung der Transaktionen sich jedoch auf Daten von 2010 bis 2012 bezieht, müsste eine erneute Untersuchung zeigen, inwieweit die Aussagen angesichts des raschen Strukturwandels im Einzelhandel Bestand haben.

Madrid: Im Zentrum der spanischen Hauptstadt Madrid wurde im Winter 2018 auf einer Fläche von rund 5 Quadratkilometern, knapp 1 % des Stadtgebiets, eine Umweltzone eingerichtet. Nur Anwohner*innen sowie Fahrzeuge von außerhalb, die über eine Umweltplakette verfügen, dürfen seither in das Gebiet einfahren. Vordringliches Ziel der Stadt war es, die Luftqualität zu verbessern und die Umweltverschmutzung durch den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Das ist gelungen. Die Zahl der Fahrzeuge im Stadtzentrum nahm ab, die Umweltbelastung ist gesunken, die Luft sauberer geworden. Zurückgeführt wird dies vor allem auf zwei Aspekte: zum einen Änderungen im Pendelverhalten, primär der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, und zum anderen der Umstieg auf umweltfreundlichere Pkw. Allerdings ließen sich auch unbeabsichtigte Nebenfolgen feststellen: nämlich Verkehrsverlagerungen in unbeschränkte Gebiete. Wissenschaftler*innen erklären dies mit der relativ geringen Größe der Umweltzone, die ohne gravierende Zeitverluste zu umfahren sei (Tassinari, 2024). In einer Studie aus dem Jahr 2023 wurden Einzelhändler*innen und Passant*innen zu ihrer Einstellung gegenüber der Umweltzone sowie den beobachteten Effekten der Verkehrsberuhigungsmaßnahme befragt. Wie auch in anderen Untersuchungen fällt die Wahrnehmung der beiden Gruppen recht deutlich auseinander. Während bei den Passant*innen die Zustimmung zur Umweltzone überwiegt, gibt es bei den Einzelhändler*innen viele, die skeptisch auf die mobilitätspolitische Maßnahme blicken. So berichtet fast die Hälfte der Einzelhändler*innen von

Umsatzrückgängen und führt dies zum Großteil auf die schlechtere Pkw-Anbindung zurück. Vor allem ältere und, im Hinblick auf den Umsatz, kleinere Läden haben nach eigener Aussage mit Umsatzeinbußen zu kämpfen. Das gilt auch für jene mit einem anteilmäßig kleinen Online-Geschäft. Die Autor*innen schlussfolgern, dass diese Geschäfte einen großen Anteil an Stammkund*innen haben, deren Mobilitätsverhalten recht starr mit dem Pkw verbunden ist. Etwas mehr als die andere Hälfte der befragten Einzelhändler*innen berichten hingegen von stabilen oder steigenden Umsätzen. Letztere, etwa 14 %, loben die gestiegene Attraktivität für Fußgänger*innen und Tourist*innen infolge der gesunkenen Belastungen durch Lärm und schlechte Luftqualität. Festgehalten wird zudem, dass die Zahl der Besuche von Menschen, die mit dem Umweltverbund die Innenstadt ansteuern oder deren Hauptgrund für den Besuch das Einkaufen ist, gestiegen ist. Nach ihren Verbesserungsvorschlägen befragt, überwiegt im Einzelhandel die Forderung nach einer besseren ÖPNV-Anbindung. Passant*innen*innen wünschen sich vor allem breitere Gehwege, mehr Verschattung durch Bepflanzung sowie mehr Sicherheit für den Weg zu Fuß und heben die positiven Auswirkungen der Umweltzone auf die Luftqualität und die Geräuschkulisse hervor (Tarrío-Ortiz et al., 2023).

Abb. 3:
Superblocks in
Barcelona, Sant Antoni



Quelle: QIMBY.net (Bjoernmg), CC0

Barcelona: Die Stadt Barcelona setzt seit 2016 sogenannte Superblocks im gesamten Stadtgebiet um. Superblocks sind Quartiere, aus denen durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der motorisierte Durchgangsverkehr rausgehalten wird. Eine Zufahrt mit dem eigenen Pkw ist meist nur für Anwohner*innen, Lieferdienste und Rettungsdienste zugelassen. Flächen, die früher von Autos dominiert wurden, wie Parkplätze und Fahrbahnen, werden in grüne Zonen, Spiel- und Begegnungsflächen umgewandelt. Dies fördert vor allem den Fuß- und Radverkehr. Neben einer Verbesserung der Lebensqualität in Wohngebieten verfolgt die Stadt Barcelona damit das Ziel, Einzelhandel und Gastronomie zu stärken sowie Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu reduzieren. Zunächst temporär – bei Erfolg dauerhaft – werden Straßen und Plätze neu aufgeteilt und neu genutzt (Ajuntament de Barcelona, 2023; Bauer et al., 2024). Ein solcher Erfolg der Umgestaltungsmaßnahmen zeigt sich auch für eine Mehrheit der Gewerbetreibenden. Im ersten 2017 realisierten Superblock im Stadtteil Poble Nou wurde eine deutliche Steigerung der Passant*innenzahlen registriert. Innerhalb von zwei Jahren stieg darüber hinaus die Anzahl der Ladengeschäfte von 65 auf 85. Besonders zugenommen haben Spontaneinkäufe, die insgesamt zu Umsatzsteigerungen führten

(Ajuntament de Barcelona, 2023). Im später realisierten Superblock Sant Antoni nahm die Zahl der zu Fuß Gehenden um 28 % zu. Bei einer Umfrage unter den Händler*innen ca. acht Monate nach Umgestaltung gaben 49 % der Befragten an, dass sich die Umgestaltung positiv auf ihr Unternehmen ausgewirkt habe. Nach den pandemiebedingten Einschränkungen erholte sich der Einzelhandel im Superblock Sant Antoni außerdem schneller als im Durchschnitt Barcelonas – zurückgeführt wird dies vor allem darauf, dass die Gegend zum Bummeln einlädt (Ajuntament de Barcelona, 2023).

Pontevedra: Die spanische Stadt Pontevedra mit rund 80.000 Einwohner*innen baut seit 1999 sukzessive ihre Innenstadt zugunsten des Fuß- und Radverkehrs um, entfernt Parkplätze und lässt Kfz-Verkehr nur für Anwohnende, Rettungsdienste, Logistik und den öffentlichen Verkehr zu. Im gesamten Stadtgebiet gilt Tempo 30. Seit Beginn der Umgestaltung ist die Anzahl der gastronomischen Betriebe deutlich gestiegen. Auch die Verkehrssicherheit hat messbar zugenommen, gleiches gilt für die Zahl der Einwohner*innen. Die Zahl der lokalen Betriebe blieb beispielsweise während der Finanzkrise 2008 in Pontevedra stabil, während in vergleichbaren Städten viele Unternehmen schließen mussten. Geholfen hat nach Auskunft der Stadtverwaltung, dass die Stadt die Umsetzung eines bereits geplanten Einkaufszentrums am Stadtrand stoppte (Concello de Pontevedra, 2017).

Österreich

Wien/Mariahilferstraße: Nach einem umfangreichen Beteiligungsprozess wurde die Mariahilferstraße in Wien 2014/15 zu einer Fußgänger- und Begegnungszone umgestaltet. Die Fußverkehrsbeauftragte des Magistrats Wien beschrieb die Zeit nach der Umgestaltung der Wiener Mariahilferstraße als Zeit, in der „Wien das Flanieren lernte“, und brachte etwas auf den Punkt, was seit 2013 in Wien Karriere macht: die Verkehrsberuhigung wichtiger Geschäftsstraßen (Jens, 2020). Selbst die Wirtschaftskammer Wien, die der Umgestaltung skeptisch gegenüberstand, bescheinigt fußgängerfreundlichen Straßen inzwischen eine positive Wirkung auf Umsätze und Arbeitsplätze (Wirtschaftskammer Wien, 2019). Nicht nur sind mehr Passant*innen unterwegs, sondern sie bringen auch höhere Umsätze als vorher. In den Einkaufsstraßen Wiens sind dies im Durchschnitt 27 Euro zusätzlicher Umsatz pro Passant*in, in der Mariahilferstraße mit 87 Euro gar dreimal so viel (Biach, 2019). Angesichts dieser positiven Effekte setzen sich inzwischen immer mehr Liegenschaftsbesitzer*innen im Zentrum Wiens für die Umgestaltung „ihrer“ Straße ein. So wurden unter anderem 2016 die Herrngasse und 2019 die Rotenturmstraße im Rahmen von Public-Private-Partnerships zu Begegnungszonen umgestaltet. Sitzgelegenheiten und urbanes Grün laden zum Flanieren ein, Lade- und Haltezonen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen organisieren den motorisierten Verkehr. Initiiert und (maßgeblich) kofinanziert wurden die Vorhaben durch Anrainer, die in der Herrngasse 90 % der Umbaukosten trugen, in der Rotenturmsraße 30 % (Jahn, 2017; Wirtschaftskammer Wien, 2019).

Deutschland

Hamburg/Ottensen: Der Hamburger Stadtteil Ottensen ist ein gründerzeitlich geprägtes Quartier im Bezirk Altona mit einer hohen Nutzungsdichte von Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel. Im Rahmen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“, der zwischen September 2019 und Februar 2020 stattfand, hat die Stadt Hamburg vier zusammenhängende Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt, auf einer Fläche von 800 Metern Länge eine temporäre Fußgängerzone ausgewiesen sowie den öffentlichen Raum mit Sitz- und Pflanzelementen ausgestattet. Das Parken war weitgehend untersagt. „Ottensen macht Platz“ wurde umfassend wissenschaftlich begleitet,

dokumentiert und evaluiert. Ein von der Technischen Universität Hamburg verfasster Projektbericht gibt sehr differenziert und ausführlich Auskunft über die Ergebnisse des Versuchs (Berestetska et al., 2021), der aufgrund einer Klage zweier Anwohner vorzeitig beendet werden musste. Bei Bewohner*innen und Passant*innen stieß die Verkehrsberuhigung auf breite Zustimmung. Eine deutliche Mehrheit fand, die verkehrliche Sicherheit habe sich erheblich verbessert und die Aufenthaltsqualität sei gestiegen, etwa ein Drittel berichtete von erhöhtem Freizeitlärm. Gemischter indes fiel die Bewertung der befragten Gewerbetreibenden (N = 118) aus. 44 % sahen die Umgestaltung positiv, 19 % waren neutral, 40 % bewerteten sie negativ. Mehr als die Hälfte der Befragten bemerkte eine Verschlechterung der Erreichbarkeit für Kund*innen und gaben Umsatzrückgänge an. Trotz dieser Bedenken sprachen sich über 75 % der Gewerbetreibenden für eine Fortsetzung des Projekts aus, wobei sich viele Anpassungen, zum Beispiel eine Ausweitung von Lieferzeiten und Lieferzonen, wünschten. Aufgrund dieser Ergebnisse beschloss die Bezirksversammlung Altona im Februar 2020, das Projekt in ein dauerhaftes „autoarmes Quartier“ zu überführen.

Hamburg/Osterstraße: Die Osterstraße ist mit ca. 250 Gewerbeeinheiten eine belebte Geschäftsstraße im Zentrum des Hamburger Bezirks Eimsbüttel – und war bis zu ihrer Umgestaltung 2017 hoch vom Autoverkehr belastet. Staus und Unfallhäufungsstellen waren somit neben einem zunehmenden Leerstand der Gewerbeflächen sowie einer geringen Aufenthaltsqualität Anlässe für die Umgestaltung. Weitestgehend konnten diese durch die Umbaumaßnahmen adressiert werden. So ging die Zahl der polizeilich registrierten Unfälle um circa 50 % zurück (Deutscher Verkehrssicherheitsrat [DVR], o.J.). Verkehrserhebungen vor und nach der Umgestaltung zeigen außerdem, dass eine deutliche Verlagerung hin zu mehr Rad- und Fußverkehr stattfand. Während der Radverkehr um 60 % bis 100 % und der Fußverkehr um 15 % zunahm, ging der Kfz-Verkehr um 15 % bis 30 % zurück (DVR, o.J.). Diese Verlagerung korrespondiert auch mit der Zufriedenheit der Nutzenden: Drei Viertel der Passant*innen (N = 2.458) geben an, dass die Osterstraße für den Fußverkehr „viel besser“ (46 %) beziehungsweise „etwas besser“ (29,7 %) geworden sei, für den Radverkehr bewerteten 12,5 % die Situation als „viel besser“, 28,3 % als „etwas besser“ (Stadt Hamburg, 2019). Mit Blick auf den Einzelhandel sind diese Wahrnehmungen vor allem deshalb relevant, da knapp drei Viertel der Passant*innen die Osterstraße zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Eine Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr kann demnach potenziell auch die Umsätze positiv beeinflussen – dies wird von den Gewerbetreibenden bisher jedoch kaum beobachtet. Von 35 Gewerbetreibenden bewerteten 16 ihre Situation schlechter als vor der Umgestaltung, für zwei hat sich die Situation eigenen Angaben zufolge verbessert, 16 weitere nehmen keinen Unterschied wahr (Stadt Hamburg, 2019).

München/Sendlinger Straße: Im Rahmen eines von Juni 2016 bis Juni 2017 durchgeführten Verkehrsversuchs wandelte die Stadt München die zentral in der Altstadt gelegene Sendlinger Straße abschnittsweise in eine Fußgängerzone um. Es wurden Poller und Sitzmöbel installiert, Grünflächen angelegt, 81 Parkstände sowie ein Fahrstreifen zurück-, der Fußweg barrierefrei ausgebaut (Umweltbundesamt [UBA], 2020). Der Wegfall der Parkstände wurde durch eine Verlagerung in benachbarte Parkhäuser kompensiert. Für 78 % der befragten Gewerbetreibenden (N = 82) ist der Umsatz gegenüber der Zeit vor dem Verkehrsversuch gleichgeblieben oder hat sich verbessert. In vereinzelten Rückmeldungen wurde aber auch ein deutlicher Umsatzrückgang beklagt. Auf die Frage nach der Entwicklung der Kundenfrequenz gaben 57 % der Befragten (N = 77) an, sie sei gleichgeblieben, für 21 % war sie entweder deutlich gestiegen oder gestiegen. Die Erreichbarkeit für

Kundinnen und Kunden beurteilten 58,5 % der Gewerbetreibenden als verschlechtert. Begründet wird dies damit, dass keine direkte Anfahrt mit dem Auto mehr möglich sei und Parkmöglichkeiten wegfielen. Gleichwohl schätzten die befragten Gewerbetreibenden die Zufriedenheit ihrer Kund*innen mit der Umgestaltung zu 75 % als neutral bis positiv ein. Und auch die Gewerbetreibenden selbst zeigten sich mehrheitlich zufrieden mit dem Verkehrsversuch: 79 % bewerten die Effekte neutral bis positiv, in der Wahrnehmung von 85 % der Gewerbetreibenden hat sich das Image der Sendlinger Straße als Geschäfts- und Einkaufsstraße durch den Verkehrsversuch verbessert oder ist gleichgeblieben (Förster et al., 2017).

Abb. 4:
Parklet im Oeder Weg in
Frankfurt



Quelle: QIMBY.net (Philipp Böhme), CC0

Frankfurt am Main/Oeder Weg: Im Zuge der Umgestaltung zur fahrradfreundlichen Nebenstraße wurde die Einkaufsstraße Oeder Weg 2021 zunächst provisorisch als Fahrradstraße ausgewiesen, Diagonalfilter errichtet und Parkflächen im Seitenraum in Multifunktionsflächen umgewandelt. Da in einer umfangreichen wissenschaftlichen Begleitung des Vorhabens (Knese et al., 2024) insgesamt ein positives Fazit in Bezug auf das Ziel der Verringerung der Verkehrsbelastung sowie der Steigerung der Aufenthaltsqualität gezogen wurde, sprach sich 2024 der zuständige Ortsbeirat für eine dauerhafte Verkehrsberuhigung aus. Aus Sicht der Gewerbetreibenden konnten auch einige der im Vorfeld geäußerten Bedenken mit Blick auf die Umgestaltungsmaßnahmen entkräftet werden. Knapp zwei Drittel der befragten Gewerbetreibenden (N = 54) gaben an, dass die Umgestaltung keine Auswirkungen auf ihr Gewerbe gehabt hätte. Diejenigen, die einen Unterschied wahrnahmen, nannten mehrheitlich eine geringere Kund*innenzahl sowie niedrigere Umsätze. Im Gegensatz dazu beschrieb ein Großteil der befragten Kund*innen (N = 144), dass sie den Oeder Weg nach der Umgestaltung häufiger und länger besuchen würden. Knapp 45 % der Kund*innen gaben außerdem an, dass sie nun mehr pro Besuch ausgeben würden. Zur Einordnung dieser Ergebnisse ist eine Differenzierung zwischen den Wirtschaftszweigen hilfreich: Während ein Großteil der Einzelhändler*innen von einem Rückgang der Kundschaft und Umsatzeinbußen durch die Umgestaltung berichtet, konnte die Gastronomie im Oeder Weg von der Verkehrsberuhigung profitieren (Knese et al., 2024).

4. Schlussfolgerungen: Verkehrsberuhigung und Einzelhandel sind kein Widerspruch

Der Strukturwandel des Einzelhandels macht Händlerinnen und Händlern zu schaffen. Vor allem der stationäre, nicht filialisierte Fachhandel hat es schwer. Unabhängige, häufig inhabergeführte Fachgeschäfte, konnten von den zeitlich und räumlich expansiven Entwicklungen, sprich: von der Zunahme der Einzelhandelsflächen und der Entgrenzung der Ladenöffnungszeiten, der vergangenen Jahrzehnte kaum profitieren. Seit den 1990er-Jahren ist die Verkaufsfläche im Einzelhandel deutlich gestiegen. Betrug sie Anfang der 1990er-Jahre noch 88 Mio. Quadratmeter (umgerechnet auf die Einwohner*innen sind das rund 1,1 Quadratmeter Verkaufsfläche pro Kopf), so waren es 30 Jahre später bereits 124,5 Mio. Quadratmeter (1,5 Quadratmeter pro Kopf). Im selben Zeitraum wurden auch die Ladenöffnungszeiten sukzessive ausgeweitet. Inzwischen gibt es jenseits von Sonn- und Feiertagsregelungen in den meisten Bundesländern keine gesetzlichen Restriktionen bei den Öffnungszeiten mehr. Die, wenn man so will, Ausweitung der Handelsmöglichkeiten in Zeit und Raum, hat den inhabergeführten Fachgeschäften offenbar am wenigsten genutzt. Ihre Zahl sinkt in den jährlichen Statistiken kontinuierlich. Angesichts dieser Veränderungen sind die Verunsicherung und mitunter deutlich ablehnende Haltung von Einzelhändler*innen im Mobilitätssektor nachvollziehbar. Gleichwohl: Kausale Zusammenhänge zwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels sind vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungen nicht belegbar.

Abb. 5:
Belebte Einkaufsstraße



Quelle: Adobe Stock 128538413 (alice_photo)

Die langjährige Verkehrsbeauftragte der Stadt New York, Janette Sadik-Khan, hat sich zwischen 2007 und 2013 intensiv für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs in der US-amerikanischen Metropole stark gemacht und wiederholt darauf hingewiesen, dass der Umbau der städtischen Mobilitätsinfrastruktur dem Einzelhandel nutzt. Denn, so ihre Begründung, „cars don't shop, people do“, nicht Autos kaufen ein, sondern Menschen (Sadik-Khan &

Solomonow, 2016). Der Satz war ein Kommentar zum oft formulierten Einwand, Verkehrsberuhigung schade dem Einzelhandel. Im Gegenteil: Laut den meisten Untersuchungen profitiert der Einzelhandel von einer stärkeren Regulierung des motorisierten Verkehrs oder die Umsätze bleiben gleich.

Dort, wo von Umsatzrückgängen berichtet wird, wie etwa in der Umweltzone Madrids oder in Hamburg-Ottensen, ist dies entweder auf die Ausgestaltung der Maßnahme zurückzuführen, oder es gibt Gründe, die jenseits der konkreten Umgestaltung liegen. In Madrid etwa argumentieren Wissenschaftler*innen, die Umweltzone sei zum Zeitpunkt der Untersuchung noch zu klein und leicht zu umfahren gewesen. Seit ihrer Einführung wurde das Gebiet kontinuierlich erweitert und umfasst inzwischen das gesamte Stadtgebiet innerhalb des Autobahnringes M-30. Die zur Umweltzone gehörenden Beschränkungen für bestimmte Fahrzeuge werden erst 2026 vollständig durchgesetzt sein. In Hamburg wurden die Umsatzzahlen der drei Jahre vor Beginn von „Ottensen macht Platz“ erhoben, um einen Eindruck von der wirtschaftlichen Entwicklung zu gewinnen. Ein Teil der Einzelhändler*innen berichtete nicht nur von geringeren Umsätzen in der Versuchsphase der Verkehrsberuhigung, sondern auch von rückläufigen Umsätzen in den drei Jahren, bevor die Verkehrsberuhigung erprobt wurde. Die Angaben geben Anlass zur Vermutung, dass im Versuchszeitraum eine ohnehin bestehende negative Umsatzentwicklung fortgeschrieben wurde, die es vermutlich auch ohne den Versuch gegeben hätte.

Festhalten lässt sich in der Gesamtschau auch, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirken sich je nach Branche unterschiedlich stark auf die Umsatzentwicklung aus. Gastronomiebetriebe gewinnen tendenziell stärker als andere Unternehmen, weil zum Beispiel mehr Platz für Außengastronomie geschaffen werden kann und weil Straßen sicherer und ruhiger werden. Entsprechend führen Wissenschaftler*innen die positive Wirkung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor allem auf eine erhöhte Aufenthaltsqualität und in der Folge höhere Passant*innenfrequenzen und Verweildauer der Besucher*innen in den Untersuchungsgebieten zurück.

Bei vielen Praxisberichten fällt auf, dass die befragten Gewerbetreibenden die Umgestaltungen schlechter beurteilen als die befragten Passant*innen und Anwohner*innen. Auch dafür liefern einige Studien Erklärungsansätze. Konstatiert wird zum einen eine in Teilen einseitige Wahrnehmung der Händler*innen, was die Verkehrsmittelwahl ihrer Kundschaft betrifft. Die Vorstellung, Autofahrer*innen machten einen höheren Anteil ihrer Kundschaft aus, als dies tatsächlich der Fall ist, scheint relativ weit verbreitet. Zum anderen wird unterschätzt, wie viel Umsatz diejenigen generieren, die mit dem Umweltverbund anreisen. Zwar sind deren Umsätze pro Einkauf geringer als von denjenigen, die mit dem Auto einkaufen, jedoch lassen sich bei Ersteren sowohl mehr Gelegenheitseinkäufe als auch insgesamt mehr Besuche und damit in der Summe höhere Umsätze nachweisen. Von Passant*innen und Anwohner*innen werden Verbesserungen der Aufenthaltsqualität, höhere Sicherheit vor allem für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, bessere Luft und weniger Verkehrslärm durchweg positiv bewertet; an konkreten Gestaltungsvorschlägen zur weiteren Optimierung mangelt es in der Regel dennoch nicht. In Madrid, wie auch in anderen Städten, erkennen einerseits viele Gewerbetreibende die Notwendigkeit an, die Luftqualität zu verbessern, und unterstützen Maßnahmen zum Umweltschutz. Andererseits äußern insbesondere kleine Unternehmen und lokale Händler*innen Bedenken hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen auf ihr Geschäft. Verbesserungsvorschläge beziehen sich oft auf die Organisation des Lieferverkehrs.

Die Zusammenschau zeigt auch, welche Leerstellen und Wissenslücken es gibt. Ein wesentliches Defizit der Studien und Praxisberichte (nicht nur) in

Deutschland ist die geringe Varianz der Raumtypen. Weit überwiegend werden in den vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen Straßen und Quartiere in Großstädten in den Blick genommen. Auch bei den Praxisberichten dominieren die Metropolen. Zweifellos ist der Bedarf an Verkehrsberuhigung und sind die Flächenkonkurrenz und die Flächenkonflikte in Großstädten und Metropolregionen besonders drängend. Auch lassen sich belastbare Forschungsergebnisse besser entlang von umfangreicheren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erzielen. Dass vor allem Daten aus diesen Räumen vorliegen, ist also durchaus nachvollziehbar. Dennoch fehlen für ein vollständiges Bild verwertbare Untersuchungen, die besonders die Situation in kleineren und mittleren Kommunen sowie auch in unterschiedlichen Mikrolagen innerhalb einer Kommune analysieren. Eine Verbesserung der Datenlage wäre in vielfacher Hinsicht hilfreich – nicht nur für die Versachlichung der allgemeinen Diskussion, sondern auch für die Praktiker und Praktikerinnen aus Politik und Verwaltung vor Ort, die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umsetzen sollen und wollen.

5. Was Kommunen tun können

Dann wird's laut. Der Titel des Policy Papers greift die Vehemenz der Diskussion um Verkehrsberuhigung und Einzelhandel auf. Während die einen ihre Existenz in Gefahr sehen, führen die anderen Umweltschutz, Aufenthaltsqualität und Wohlbefinden in Städten an. Es scheint, als gäbe es einen kaum aufzulösenden Zielkonflikt: Wo aus Gesundheits- und Klimaschutzgründen der Umweltverbund gestärkt und Flächen umgewidmet oder entsiegelt werden müssten, legen Einzelhändler*innen und Interessenverbände nahe, der innerstädtische Handel könne ohne Parkraum und uneingeschränkte automobiler Erreichbarkeit nicht überleben.

Zwischen den Stühlen sitzen kommunale Akteur*innen aus Politik und Verwaltung. Sie sollen lebenswerte und zukunftsfähige Infrastrukturen gewährleisten, die allen Bewohner*innen gerecht werden. Dazu gehören Mobilitätsangebote genauso wie Einkaufsmöglichkeiten. Hinzu kommt, dass große Teile der Bevölkerung meinen, Kommunen müssten sich mehr für Gesundheits- und Klimaschutz engagieren. Dies geht aus der Umweltbewusstseinsstudie hervor, die das Umweltbundesamt alle zwei Jahre erhebt. 2022 war nur rund ein Viertel der Befragten der Ansicht, in Kommunen würde genug getan (Grothmann et al., 2023). Was also tun?

Die Zusammenstellung der wissenschaftlichen Befunde und der Praxisberichte liefert ausreichend Gründe, um zu argumentieren, dass Verkehrsberuhigung und Einzelhandelsinteressen keine Gegensätze sind oder sein müssen. Im Gegenteil: Wo mit Bedacht und unter Berücksichtigung der Forschungsergebnisse gemeinsam geplant und gestaltet wird, stehen die Chancen gut, Lösungen zu finden, die den Einzelhandel unterstützen und auf weiterreichende Ziele zukunftsfähiger Stadtentwicklung, das heißt auf Gesundheits- und Klimaschutz, einzahlen. Entscheidend ist, wie genau diese Umgestaltung vorgenommen wird.

Eine der wesentlichen Erkenntnisse aus den vorliegenden Untersuchungen aus vielen Teilen der Welt ist die hohe Relevanz der Besucher*innenzahlen für die Umsätze im Einzelhandel. Eine zweite Erkenntnis ist die Bedeutung von Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit. Menschen kaufen dort gerne ein, wo sie sich wohlfühlen, und an den Orten, die sie gut erreichen können. Seit 2018 gibt der Zahlenspiegel des Handelsverbands des Einzelhandels (HDE)

Auskunft über die Einschätzung der Händler*innen zur Kundenfrequenz. Gaben 2018 bereits 54 % sinkende oder deutliche sinkende Kundenfrequenzen an, so waren es 2024 bereits 68 %, die einen Rückgang der Zahl der Besuchenden verzeichneten (HDE, 2024). Damit Einzelhändlerinnen und Einzelhändler zu Unterstützer*innen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden können, ist es wichtig, in den Fokus zu rücken, wie Verkehrsberuhigung dem Einzelhandel nutzt, und dies transparent zu kommunizieren.

Erreichbarkeit gewährleisten. Alternativen zum Pkw stärken. Die äußere Erreichbarkeit von Städten mit dem Pkw ist in Deutschland mit seinem sehr umfangreichen und gut ausgebauten Straßennetz kein Problem. Umgestaltungsmaßnahmen sind dort nötig, wo Intermodalität, das heißt der Wechsel von einem auf den anderen Verkehrsträger, gewährleistet sein soll, um einerseits die innere Erreichbarkeit sicherzustellen und gleichzeitig Quartiere und Innenstädte nicht mit MIV zu überlasten. Für diese Zusammenhänge sollten im Dialog mit den Gewerbetreibenden gute Kompromisse gesucht werden, die die Erreichbarkeit mit dem Auto grundsätzlich sichern. Beispiele aus Straßburg und Amsterdam zeigen, wie dies gelingen kann: Dort sind Parkgebühren mit ÖPNV-Tickets kombiniert, sodass beispielsweise auch mehrköpfige Familien aus dem Umland preiswert in die Innenstadt gelangen können. In innerstädtischen Bereichen gilt es, den Umweltverbund zu stärken, um Platz für vielfältige Nutzungen zu schaffen, Emissionen zu reduzieren, Staus und Lärm zu reduzieren und die Verkehrssicherheit vor allem für verletzlichere Bevölkerungsgruppen zu erhöhen. Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie günstige Jahrestickets für den öffentlichen Nahverkehr (z.B. ein 365-Euro-Ticket) tragen dazu bei, die Erreichbarkeit ohne eigenes Auto zu ermöglichen.

Parkraummanagement optimieren. Vorhandene Parkflächen nutzen. Protest formiert sich vor allem dann, wenn Kfz-Parkplätze im Straßenraum umgenutzt werden. Untersuchungen zeigen, dass in den meisten Städten ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Bis zu 50 % der Stellplätze in Parkhäusern bleiben selbst zu Spitzenzeiten ungenutzt (Agora Verkehrswende, 2022). Eben diese Potenziale gilt es zu aktivieren, um wertvollen Straßenraum für vielfältigere Nutzungen zu öffnen und zugleich die Erreichbarkeit mit dem Pkw für Personengruppen, die auf diesen angewiesen sind, zu gewährleisten. Um den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen, können Kommunen ihr Parkraummanagement verbessern. Gemeint ist damit die systematische und strategische Planung, Steuerung und Überwachung der Nutzung öffentlicher Parkflächen. Vorhandene Ressourcen werden so möglichst effizient eingesetzt, der Verkehrsfluss verbessert und die Attraktivität innerstädtischer Bereiche erhöht. Ziel ist es, einerseits sicherzustellen, dass Parkplätze nicht von Dauerparkenden blockiert werden, und andererseits die Verfügbarkeit für Besucherinnen und Besucher zu maximieren. Dazu können differenzierte Parkgebühren und zeitliche Begrenzungen eingeführt werden, die dafür sorgen, dass die Rotation auf den Stellflächen erhöht wird. Sind Parkhäuser vorhanden, können zum Beispiel Rabatte auf Parkgebühren beim Einkauf im Geschäft gewährt werden, um die Parkhausnutzung attraktiv zu machen. Praktisch umgesetzt werden diese mithilfe von Park-Apps oder durch Abstem-peln der Parkscheine. Gleichzeitig fließt die kontinuierliche Erhebung und Analyse von Nutzungsdaten in das Parkraummanagement ein, sodass das Angebot flexibel an die tatsächliche Nachfrage angepasst werden kann und gegebenenfalls dynamische Preisstrategien zur Anwendung kommen. Moderne digitale Technologien, wie etwa mobile Park-Apps, unterstützen die Nutzerinnen und Nutzer dabei, in kürzester Zeit einen freien Parkplatz zu finden. Dies spart nicht nur Zeit, sondern entlastet auch den innerstädtischen Verkehr. Erhebungen aus Wien zeigen, dass durch die Einführung solcher

Systeme die durchschnittliche Suchzeit nach einem Parkplatz auf ein Drittel reduziert wurde (Agora Verkehrswende, 2022).

Darüber hinaus fördert ein durchdachtes Parkraummanagement alternative Mobilitätsangebote, indem Konzepte wie Park & Ride, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Shared-Mobility-Modelle integriert werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, ohne dabei den Bedarf an individueller Mobilität zu vernachlässigen. Insgesamt führt ein effizient gesteuertes Parkraummanagement zu einer besseren Auslastung der städtischen Infrastruktur, steigert die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und stärkt damit auch den Einzelhandel, da eine lebenswerte und gut erreichbare Innenstadt langfristig mehr Besucherinnen und Besucher anzieht.

Aufenthaltsqualität, Aufenthaltsqualität, Aufenthaltsqualität. Dort, wo sich Menschen gern aufhalten, wo sie sich wohlfühlen, auch ohne konsumieren zu müssen, nutzt dies am Ende auch dem Einzelhandel. Es gilt also, Innenstädte für Menschen attraktiv zu machen. Dies gelingt, wenn Planung und Gestaltung den Menschen selbst in den Mittelpunkt stellen, wie der dänische Architekt und Planer Jan Gehl es formuliert und mit seinem Büro in Städten überall auf der Welt realisiert hat (Gehl, 2015). Gehls Erfolgsrezept: Straßen und Plätze als Orte gestalten, an denen man sich begegnen kann, wo es Schatten und Sitzgelegenheiten gibt, wo Atmosphäre, Erlebnis, Begegnung und Kommunikation im Mittelpunkt stehen (Diringer et al., 2022).

Zeigen, was möglich ist. Umgestaltungsmaßnahmen werden sehr oft skeptisch beäugt. Veränderungsprozesse, auch das lässt sich belegen, lassen sich reibungslos gemeinsam gestalten und kommunizieren, wenn Bürgerinnen und Bürger sich besser vorstellen können, wie die neu gestaltete Straße, der Radweg oder die Kreuzung aussehen werden. Visualisierungen sind dabei sehr hilfreich. Diese Idee greift zum Beispiel das Ortsmitte-Programm des Landes Baden-Württemberg auf. Dabei handelt es sich um ein Förderinstrument, das darauf abzielt, die Innenstädte und Ortskerne der Kommunen nachhaltig aufzuwerten. Im Mittelpunkt stehen dabei Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Stärkung des lokalen Einzelhandels und zur Förderung einer lebenswerten urbanen Infrastruktur. Ein besonderes Merkmal des Programms sind umfangreiche Visualisierungen, die als zentrales Planungs- und Kommunikationsinstrument dienen. Mithilfe moderner grafischer Darstellungen werden geplante Maßnahmen anschaulich aufbereitet, wodurch eine transparente Vorstellung der zukünftigen Ortsmitte entsteht. Diese Visualisierungen ermöglichen es allen Beteiligten – von städtischen Entscheidungsträger*innen bis hin zu Bürger*innen und lokalen Wirtschaftstreibern – die potenziellen Veränderungen realistisch zu erfassen. Dadurch werden der Prozess der Stadtplanung nachvollziehbarer und die Akzeptanz neuer Konzepte deutlich erhöht. Die grafische Aufbereitung zeigt beispielsweise den Vorher-nachher-Vergleich von Straßen- und Platzgestaltungen, was dazu beiträgt, den Mehrwert einer verkehrsberuhigten, menschenzentrierten Innenstadt eindrucksvoll zu vermitteln. Durch diese bildlichen Darstellungen können auch komplexe städtebauliche Zusammenhänge leicht verständlich kommuniziert werden, was den Diskurs auf kommunaler Ebene fördert und die Mitwirkung der Bevölkerung stärkt.

Lieferverkehr gestalten. Lieferverkehr ist in Städten von zentraler Bedeutung, da er zahlreiche positive Effekte für die urbane Lebensqualität, Wirtschaft und Umwelt entfaltet. Durch effizient organisierte Anlieferungen und klar geregelte Zeitfenster lassen sich Staus und Verkehrsbehinderungen vermeiden, was zu einer Reduktion von Emissionen und einer insgesamt besseren Luftqualität beiträgt. Gleichzeitig minimiert eine gezielte Steuerung des Lieferverkehrs Konflikte mit anderen städtischen Nutzungen, etwa den Fuß- und

Radverkehr, und erhöht somit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Für den Einzelhandel und die lokale Wirtschaft ist ein reibungsloser Warentransport essenziell, da er stabile Lieferketten und pünktliche Warenankünfte gewährleistet. Darüber hinaus schafft die Optimierung des Lieferverkehrs Raum für innovative, umweltfreundliche Technologien und Konzepte, wie beispielsweise die Nutzung emissionsarmer oder elektrischer Lieferfahrzeuge, was langfristig den Klimaschutz unterstützt. Insgesamt trägt ein gut strukturierter Lieferverkehr entscheidend dazu bei, das Stadtbild lebenswerter zu gestalten, die Mobilität nachhaltig zu verbessern und den wirtschaftlichen Betrieb in urbanen Zentren zu fördern. Um den Lieferverkehr in urbanen Räumen effizient zu gestalten, ist die Einrichtung klar definierter Liefer- und Ladezonen von zentraler Bedeutung. Diese speziellen Bereiche, strategisch in unmittelbarer Nähe zu Einzelhandelsgebieten und Geschäftsstraßen angeordnet, ermöglichen es, Anlieferungen präzise zu steuern. Mit modernen digitalen Buchungssystemen können feste Zeitfenster reserviert werden, in denen die Zonen exklusiv für Warentransporte genutzt werden. In Barcelona etwa steuert man den Lieferverkehr in den verkehrsberuhigten Bereichen digital, indem zur Anlieferung Zeitfenster online gebucht werden können. Dadurch wird verhindert, dass Lieferfahrzeuge in den Stoßzeiten die Verkehrswege blockieren oder den Fuß- und Radverkehr beeinträchtigen. Eindeutig markierte Ladezonen sorgen dafür, dass Fahrzeuge ausschließlich während der vorgesehenen Zeiten parken, was den Verkehrsfluss fördert und die Innenstadt entlastet.

Eigene Datenbasis schaffen. Erhebungen zur Wirkung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den Einzelhandel können eine belastbare Datengrundlage schaffen, die sowohl für die Weiterentwicklung bereits umgesetzter als auch die Ausgestaltung zukünftiger Maßnahmen hinzugezogen werden können – gleichzeitig sind solche Erhebungen jedoch methodisch anspruchsvoll, und nicht jede Kommune kann es sich, aus personellen wie finanziellen Gründen, leisten, eigene Untersuchungen anzustellen. Um entsprechend ressourcensparend vorzugehen, sollte grundlegend zunächst die Frage beantwortet werden, welchem Zweck eine eigene Erhebung dient, welchen konkreten Mehrwert diese also bietet. Die Antwort auf diese Frage beeinflusst, welche Indikatoren mit welchen Methoden erhoben werden (vgl. Tab. 1) oder ob eine Erhebung für den spezifischen Fall überhaupt notwendig ist.

Neben Kommunen haben oftmals auch weitere Akteur*innen Interesse an einer validen Auswertung des Einflusses von Verkehrsberuhigung auf den Einzelhandel. So können beispielsweise Interessenverbände wie die IHK unmittelbar in das Projekt einbezogen werden und die Evaluation unterstützen (z.B. durch Bereitstellung aggregierter Daten zu Umsätzen der Einzelhändler*innen). Kooperationen mit Hochschulen wiederum ermöglichen es, Evaluationen im Rahmen von Abschlussarbeiten kostensparend für die Kommunen umzusetzen.³

Bund und Länder können Kommunen unterstützen, indem gezielt die Evaluation beispielhafter Maßnahmen gefördert und somit ein Wissenstransfer angeregt werden. Die Ergebnisse können sowohl eine Argumentationsgrundlage für die Wirkung der Maßnahme(n) an sich schaffen als auch in die konkrete Ausgestaltung lokaler Vorhaben einbezogen werden.

³ Berücksichtigt werden muss allerdings, dass vor allem Vorher-nachher-Untersuchungen Aussagekraft besitzen. Im Rahmen von (oftmals zeitlich begrenzten) Abschlussarbeiten sind daher vor allem Evaluationen von Teilaspekten einer Maßnahme realisierbar.

Tab. 1:
Ansätze für
Datenerhebungen auf
kommunaler Ebene

Indikator	Datenquelle	Räumlicher Geltungsbereich
Wirkungsbereich: Einzelhandel/Gewerbetreibende		
Umsatzentwicklung	Befragungen, freiwillige Selbstauskünfte	Interventionsraum, einzelne Straßen
Passant*innenfrequenz	Zählungen (manuell, Licht- /Laserschranken, Sensorik, Mobilfunkdaten)	Interventionsraum, einzelne Straßen
Zahl der Geschäfte/ Leerstand	Zählungen, Kartierungen, Begehungen	Interventionsraum, einzelne Straßen
Gewerbemieten/Immobi- lienwerte	Befragungen der Gewerbe- treibenden, kommerzielle Datenanbieter	Interventionsraum, einzelne Straßen
Kreditkartenausgaben	Daten von Banken	Interventionsraum, Gesamtstadt
Wirkungsbereich: Zufriedenheit/Akzeptanz		
Zufriedenheitsskalen	Befragungen (online, qualita- tiv) der Einzelhändler*innen und Kund*innen	Interventionsraum, einzelne Straßen
Medienanalyse	Auswertung vorhandener Berichterstattung im Zeitverlauf	Interventionsraum, Gesamtstadt
Wirkungsbereich: Parken (Auto und Fahrrad)		
Zahl der Parkstände onstreet/offstreet	Zählungen	Interventionsraum, Stadtteil
Auslastung	Zählungen, Begehungen	Interventionsraum, Stadtteil
Wirkungsbereich: Verkehr		
Verkehrsentwicklung	Verkehrszählungen, Erfassung von zu Fuß Gehenden und Fahrradfah- renden	Interventionsraum, Stadtteil

Quelle: Eigene Darstellung

Literatur

- Agora Verkehrswende. (2022). Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen: Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf
- Ajuntament de Barcelona. (2023). SUPERILLA Barcelona: Barcelona 2015-2023. Ajuntament de Barcelona; Barcelona Regional. https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/129164/1/br_superilles.pdf
- Ambros, J., Tomešová, L., Jurewicz, C. & Valentová, V. (2023). A review of the best practice in traffic calming evaluation. *Accident Analysis and Prevention*, 189, Artikel 107073. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107073>
- Anders, S., Jonas, A. & Kopischke, E. (2023). Innenstädte und Einzelhandel unter Druck: Forschungsergebnisse zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des Online-Handels. *Stadt-forschung und Statistik*, 36(2), 2–12. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-89809-6>
- Arancibia, D., Farber, S., Savan, B., Verlingen, Y., Smith Lea, N., Allen, J. & Vernich, L. (2019). Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes. *Journal of the American Planning Association*, 85(4), 463–481. <https://doi.org/10.1080/01944363.2019.1638816>
- Bauer, U., Ruhrort, L., Gebhard, V., Lorenz, F., Wieser, G., Leth, U., Haas, V., Kirby, N., Schneidmesser, D. von, Grisby, J., Sandor, V., Müller, J., Tiran, J. & Remonato, F. (2024). Superblocks – zwischen Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Transformation des öffentlichen Raumes: Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock: Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). <https://doi.org/10.34744/nnmy-rq95>
- Bent, E. M. & Singa, K. (2009). Modal Choices and Spending Patterns of Travelers to Downtown San Francisco, California: Impacts of Congestion Pricing on Retail Trade. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2115(1), 66–74. <https://doi.org/10.3141/2115-09>
- Berestetska, A., Gaffron, P. & Gantert, M. (2021). Evaluation des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona. Technische Universität Hamburg (TUHH). <https://doi.org/10.15480/882.3797.2>
- Bishop, D. T., Batley, P., Waheed, H., Dkaidek, T. S., Atanasova, G. & Broadbent, D. P. (2024). Barriers and enablers for cycling: A COM-B survey study of UK schoolchildren and their parents. *Journal of Transport & Health*, 35, Artikel 101765. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101765>
- Böhmer, J. (2019). Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr lösen - am Beispiel von Fußgängerzonen. In *So geht's: Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen* (Edition Difu - Stadt, Forschung, Praxis Nr. 18, S. 191–202): Deutsches Institut für Urbanistik (Difu).
- Chan, M., Gapski, G., Hurley, K., Ibarra, E., Pin, L., Shopac, A. & Szabo, E. (2016). Bike Lanes, On-Street Parking and Business in Parkdale: A study of Queen Street West in Toronto's Parkdale Neighbourhood. https://www.tcat.ca/wp-content/uploads/2016/12/Bike-Lanes-On-Street-Parking-and-Business_-A-Study-of-Queen-Street-West-in-Toronto%E2%80%99s-Parkdale-Neighbourhood.pdf
- Concello de Pontevedra. (2017). Fewer cars, more city: Pontevedra. Council of Pontevedra. https://www.meerdelen.com/wp-content/uploads/2019/10/More_City_Pontevedra.pdf
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR). (o.J.). Osterstraße Hamburg: Stadtteil-geschäftsstraße mit flexibler Mittennutzung. <https://www.dvr.de/themen/verkehrsinfrastruktur/beispielsammlung-gute-strassen-in-stadt-und-dorf/osterstrasse-hamburg>
- Diringer, J., Pätzold, R., Trapp, J. H. & Wagner-Endres, S. (2022). Frischer Wind in die Innenstädte: Handlungsspielräume zur Transformation nutzen (Sonderveröffentlichung). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). <https://repository.difu.de/handle/difu/583691>
- Förster, A., Ackermann, C. & Fitschen, K. (2017). Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße - Koordination, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit: Evaluationsbericht. Stadt München. <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/4656516>
- Fußverkehr Schweiz. (2023). Einzelhandel, Erreichbarkeit, öffentlicher Raum: Erhebung in Bulle, Carouge, Freiburg, Lancy, Vevey und Yverdon-les-Bains.

- Attraktivität von städtischen Geschäftsstraßen, Sommer 2021. [https://fussver-
kehr.ch/wordpress/sto-
rage/2023/06/mobilite_publica-
tion_6_pages_Alle-
mand_230601_page_HD.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/sto-
rage/2023/06/mobilite_publica-
tion_6_pages_Alle-
mand_230601_page_HD.pdf)
- Gehl, J. (2015). Städte für Menschen. Jovis.
- Große, C. & Böhmer, J. (2018). Öffnung von Fussgängerzonen für den Radverkehr: Planungsleitfaden. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:27-dbt-20180810-1403553>
- Große, C. & Böhmer, J. (2019). Radverkehr in Fußgängerzonen: Endbericht für das Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt - Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“. Fachhochschule Erfurt. [https://www.mobili-
taetsforum.bund.de/Shared-
Docs/Downloads/DE/Pro-
jekte/17753_Mit-dem-Rad-einkau-
fen_Endbericht.pdf?_blob=publica-
tionFile&v=2](https://www.mobilitaetsforum.bund.de/Shared-
Docs/Downloads/DE/Pro-
jekte/17753_Mit-dem-Rad-einkau-
fen_Endbericht.pdf?_blob=publica-
tionFile&v=2)
- Grothmann, T., Frick, V., Harnisch, R., Münsch, M., Kettner, S. E. & Thorun, C. (2023). Umweltbewusstsein in Deutschland 2022: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV); Umweltbundesamt (UBA). [https://www.umweltbundes-
amt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/umweltbe-
wusstsein_2022_bf-2023_09_04.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/umweltbewusstsein_2022_bf-2023_09_04.pdf)
- Handelsverband Deutschland. (2022). Standortmonitor: Mobilität beim Innenstadtbesuch. [https://einzelhan-
del.de/images/attachments/ar-
ticle/12526/HDE_Standortmoni-
tor_2022_Mobilit%C3%A4t_final.pdf](https://einzelhandel.de/images/attachments/article/12526/HDE_Standortmoni-
tor_2022_Mobilit%C3%A4t_final.pdf)
- Handelsverband Deutschland. (2024). Zahlenspiegel 2024. [https://einzelhan-
del.de/images/Zahlenspiegel_2024.pdf](https://einzelhandel.de/images/Zahlenspiegel_2024.pdf)
- Handelsverband Deutschland (HDE); IFH Köln. (2024). Online Monitor 2024. [https://einzelhandel.de/images/On-
line_Monitor_2024_1305_WEB.pdf](https://einzelhandel.de/images/Online_Monitor_2024_1305_WEB.pdf)
- Hardinghaus, M., Nieland, S., Schuppan, J., Cyganski, R. & Prieto Mota, A. (2025, im Erscheinen). Evaluating the effect of transforming public space on customer traffic – utilization of mobile phone data. In E. G. Nathanail, N. Gavanis & E. Adamos (Hrsg.), Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure. Climate Crisis and Resilient Transportation Systems: Proceedings of the 7th Conference on Sustainable Mobility, CSuM2024, September 4–6, 2024, Plastira's Lake, Greece – Volume I: Advances in Resilience of Transportation Systems and Energy Solutions. Springer.
- Hass-Klau, C. (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK. *Transport Policy*, 1(1), 21–31. [https://doi.org/10.1016/0967-070X\(93\)90004-7](https://doi.org/10.1016/0967-070X(93)90004-7)
- HEIG-VD, Mobilité Piétonne Suisse & Fischer et Montavon architectes urbanistes SA. (2023). Commerce, accessibilité et espace public.: Attractivité des centres-villes pour le shopping. Enquête à Bulle, Carouge, Fribourg, Lancy, Vevey et Yverdon-les-Bains. [https://www.carouge.ch/si-
tes/default/fi-
les/u12683/230515_como_rap-
port_public_fm_jl_jbh.pdf](https://www.carouge.ch/sites/default/files/u12683/230515_como_rapport_public_fm_jl_jbh.pdf)
- Herb, C., Friedrich, C. & Neiberger, C. (2023). COVID-19 – Treiber für die Digitalisierung des Einzelhandels? Eine Untersuchung in vier Mittelstädten. *Standort*, 47(3), 254–261. <https://doi.org/10.1007/s00548-022-00824-z>
- IHK Rhein-Neckar. (2017). Verkehrliche Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft sichern! Positionen der Vollversammlung der IHK Rhein-Neckar vom 13. Dezember 2017. [https://www.ihk.de/blueprint/serv-
let/re-
source/blob/3974578/02baf4a7a8fa17aa9a499ddeb062e84f/ihk-positionspa-
pier-mit-handlungsempfehlungen-
data.pdf](https://www.ihk.de/blueprint/servlet/re-
source/blob/3974578/02baf4a7a8fa17aa9a499ddeb062e84f/ihk-positionspa-
pier-mit-handlungsempfehlungen-
data.pdf)
- Jahn, H. A. (2017). Die neue Herrengasse. Die erste privat finanzierte Begegnungszone Wiens. *Forum Mobil*(1), 8–9. [https://www.hochhausherr-
gasse.at/wp-content/uplo-
ads/2017/03/Forum-Mobil_Herr-
gasse.pdf](https://www.hochhausherrengasse.at/wp-content/uploads/2017/03/Forum-Mobil_Herrengasse.pdf)
- Jens, P. (2020, 27. August). 5 Jahre Mariahilfer Straße: Als Wien das Flanieren lernte [Blogbeitrag]. *Mobilitätsagentur Wien*. [https://www.wienzu-
fuss.at/2020/08/27/5-jahre-mariahil-
fer-strasse/](https://www.wienzukunft.at/2020/08/27/5-jahre-mariahilfer-strasse/)
- Junker, R. & Holger Pump-Uhlmann. (2020). Einkaufsstraßen neu denken: Bausteine für neue Perspektiven. *Stadt-BauKultur NRW*. [https://baukul-
tur.nrw/site/assets/files/7799/ein-
kaufsstrassen_neu_denken.pdf](https://baukultur.nrw/site/assets/files/7799/einkaufsstrassen_neu_denken.pdf)
- Knese, D., Künbet, S., Busse, J., Dehler, K. & Wong, C. (2024). Abschlussbericht Oeder Weg: Wissenschaftliche Begleitung der „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ in Frankfurt am Main. *Frankfurt University of Applied Sciences*. <https://doi.org/10.48718/8q61-qn48>
- Lawlor, E. R. & Tasker, M. (2018). The Pedestrian Pound. The business case for better streets and places. [https://www.livingstreets.org.uk/me-
dia/2t0hyzcm/pedestrian-pound-
2018.pdf](https://www.livingstreets.org.uk/media/2t0hyzcm/pedestrian-pound-2018.pdf)
- Liu, J. & Shi, W. (2020). Understanding Economic and Business Impacts of Street Improvements for Bicycle and Pedestrian Mobility: A Multi-City, Multi-Approach Exploration. *Portland State University*. <https://doi.org/10.15760/trec.248>

- Merten, L. & Kuhnimhof, T. (2023). Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres. *Journal of Transport Geography*, 113, Artikel 103733. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103733>
- Monheim, R. (2019). Einzelhandel und Verkehr in Innenstädten – Eine vielschichtige Beziehung im Spannungsfeld von äußerer und innerer Erreichbarkeit. In C. Neiberger & P. Pez (Hrsg.), *Einzelhandel und Stadtverkehr* (S. 5–35). Würzburg University Press.
- Neiberger, C., Mensing, M. & Kubon, J. (2020). Geographische Handelsforschung im Zeitalter der Digitalisierung: Eine Bestandsaufnahme. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, 64(4), 197–210. <https://doi.org/10.1515/zfw-2019-0018>
- Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018). Mobilität in Deutschland - MiD: Ergebnisbericht. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV). https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile
- Pander, J. (2019). Erst sind alle dagegen - und dann dafür: Autofreie Stadtviertel. *Spiegel*. <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autofrei-wie-staedte-versuchen-strassen-mit-leben-zu-fuellen-a-1284291.html>
- Pharoah, T. (1993). Traffic calming in West Europe. *Planning Practice & Research*, 8(1), 20–28. <https://doi.org/10.1080/02697459308722867>
- Pharoah, T. & Russell, J. R. E. (1991). Traffic Calming Policy and Performance: The Netherlands, Denmark and Germany. *The Town Planning Review*, 62(1), 79–105. <http://www.jstor.org/stable/40112985>
- Raje, F. & Saffrey, A. (2016). The Value of Cycling. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a74ad3aed915d7ab83b5a59/value-of-cycling.pdf>
- Reink, M. (2017). Trends im Einzelhandel und räumliche Auswirkungen: Durch Innovation zu Schrumpfung oder Wachstum. *Planerin*(6), 5–8.
- Sadik-Khan, J. & Solomonow, S. (2016). *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*. Viking.
- Saki, S. & Hagen, T. (2024). Cruising for parking again: Measuring the ground truth and using survival analysis to reveal the determinants of the duration. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 183, Artikel 104045. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104045>
- Sammer, G., Röschel, G. & Gruber, C. (2014). Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien: Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage. Magistrat der Stadt Wien. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/page-view/4461825>
- Schneidemesser, D. von. (2022). Einkauf und Verkehr - tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher:innen von Einkaufsstrassen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler:innen. In J. Gies, F. Huber, O. Mietzsch, C. Nobis, U. Reutter, K. Saary & O. Schwedes (Hrsg.), *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung: Stand März 2022* (92. Ergänzungslieferung) (S. 1–23). Wichmann.
- (2019). Evaluation Osterstraße: Ergebnisse der Vorher-Nachher-Untersuchung. *Stadttraumerneuerung Osterstraße*. Stadt Hamburg, Hamburg. <https://www.hamburg.de/re-source/blob/59438/f39bf102313caecf38431f5058ac6d71/d-evaluationsergebnisse-als-praesentation-data.pdf>
- Statistisches Bundesamt. (2022, 10. November). Innenstädte: Stationärer Einzelhandel mit Bekleidung, Büchern, Spielwaren und Elektronik erfährt teils deutliche Umsatzeinbußen gegenüber Vor-Corona-Jahr. Nr. N 065 [Pressemitteilung]. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/11/PD22_N065_45.html
- Stein, T. & Bauer, U. (2023). Vom Plan auf die Straße: Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können. *Analyse. Agora Verkehrswende*. <https://repository.difu.de/handle/difu/73>
- Sustrans. (2006). Shoppers and how they travel. Information Sheet LN02. <https://cidadanialxmob.tripod.com/shoppersandhowtheytravel.pdf>
- Tarriño-Ortiz, J., Soria-Lara, J. A., Silveira-Santos, T. & Vassallo, J. M. (2023). The impact of Low Emission Zones on retail activity: Madrid Central lessons. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 122, Artikel 103883. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103883>
- Tassinari, F. (2024). Low emission zones and traffic congestion: Evidence from Madrid Central. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 185, Artikel 104099. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104099>
- Tolley, R. (2011). Good for Business: The benefits of making streets more walking and cycling friendly. Discussion paper. National Heart Foundation of Australia. <https://www.heartfoundation.org.au/getmedia/1b5746a4-298f-4ae8-9a9f-d46eb4f0e5ca/Good-for-business.pdf>
- Transport for London. (2014). *Travel in London*. Transport for London. Report.

- <https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-7.pdf>
- Tyler, S., Semper, G., Guest, P. & Fieldhouse, B. (2012). The relevance of parking in the success of urban centres: A review for London Councils. The means. https://www.britishparking.co.uk/write/Documents/The_relevance_of_parking_in_the_success_of_urban_centres_-_A_review_for_London_Councils.pdf
- Umweltbundesamt. (2020). Fact Sheet Stadt München: Sendliner Straße. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_muenchen.pdf
- Volker, J. M. B. & Handy, S. (2021). Economic impacts on local businesses of investments in bicycle and pedestrian infrastructure: a review of the evidence. *Transport Reviews*, 41(4), 401–431. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1912849>
- Whitehead, T., Simmonds, D. & Preston, J. (2006). The effect of urban quality improvements on economic activity. *Journal of Environmental Management*, 80(1), 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2005.01.029>
- Wirtschaftskammer Wien. (2019). Bericht des Standortanwalts: City-Projekte. <https://www.wko.at/wien/umwelt-energie/1-bericht-cityprojekte-standortanwalt-17102019.pdf>
- Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milaro, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S. & Ratti, C. (2022). Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. *Cities*, 120, Artikel 103468. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) Zimmerstraße 13–15 10969 Berlin +49 30 390010 <mailto:difu@difu.de> <https://difu.de>

Autorinnen und Autor: Uta Bauer, Dr. Michaela Christ, Levke Sönksen, Louis Gabriel Pfitzinger

Redaktion: Patrick Diekelmann | Layout: Maria Saddington, Christina Bloedorn

Gestaltungskonzept: 3pc GmbH Neue Kommunikation Prinzessinnenstraße 1 10969 Berlin

Bildnachweise Titelblatt: © Wolf-Christian Strauss (Difu)

Erscheinungsjahr: 2025

Reihe: Difu Policy Papers

ISSN 2941-6124 DOI 10.34744/difu-policy-papers-2025-5

Zitierempfehlung (APA7): Bauer, U., Christ, M., Sönksen, L. & Pfitzinger, L. G. (2025). *Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut*. (Difu Policy Papers Nr. 5). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu).

<https://doi.org/10.34744/difu-policy-papers-2025-5>

Der Text dieser Publikation, bis auf Zitate, sowie selbst erstellte Abbildungen und Tabellen, wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

