

Dieses Fact Sheet wurde im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

## Umwidmung von Verkehrsflächen – Einfluss auf die lokale Ökonomie

### Zusammenhänge, Maßzahlen, Methoden und Wirkungen

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität wird in der Planungsphase von der lokalen Wirtschaft in Teilen kritisch gesehen, wenn dabei Flächen des motorisierten Verkehrs für andere Nutzungen umgewidmet werden. Evaluationsberichte und wissenschaftliche Studien zeigen allerdings, dass diese Vorbehalte meist unbegründet sind. Untersuchungen belegen die positive Wirkung von Straßenumgestaltungen auf die lokale Ökonomie. Das vorliegende Factsheet zeigt auf, welche Zusammenhänge zwischen lokaler Ökonomie und Mobilitätsverhalten bestehen, benennt Maßzahlen und deren Erhebung und zeigt anhand von Beispielen die Wirkungen entsprechender Maßnahmen auf.

### 1 Mobilitätsverhalten und lokale Ökonomie

Wie sich die Umgestaltung des Straßenraums auf die lokale Wirtschaft, d.h. Einzelhandel und weitere Gewerbe auswirkt, ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Die meisten wissenschaftlichen Studien in diesem Bereich untersuchen den **Einzelhandel**. Ganz zentral hierbei sind die Vorstellungen der Händlerinnen und Händler über den Zusammenhang zwischen **Verkehrsmittelwahl und Ausgaben**. Sie gehen zumeist davon aus, dass der überwiegende Teil der Kundinnen und Kunden mit dem Pkw anreisen und dass diese den größten Beitrag zum Umsatz leisten. Mehrere wissenschaftliche Studien zeigen jedoch andere Zusammenhänge: Erstens überschätzen Händlerinnen und Händler häufig den Anteil der Autofahrenden und unterschätzen denjenigen der zu Fuß Gehenden (1). Zweitens geben die Nutzenden des Umweltverbundes i.d.R. zwar pro Einkauf weniger aus, sie besuchen Einkaufszonen und Geschäfte aber häufiger (2), sodass insbesondere die zu Fuß Gehenden insgesamt pro Monat mehr ausgeben als Kundinnen und Kunden, die mit dem Pkw anreisen (3, 4, 5, 6). Folglich haben Umgestaltungsmaßnahmen, die den Modal Split in Richtung aktiver Mobilität verändern, häufig entsprechende positive Auswirkungen auf den Umsatz lokaler Geschäfte.

### 2 Maßzahlen und Methoden

Neben Ausgaben und Umsatz existieren eine Vielzahl weiterer Indikatoren zur Bemessung der Auswirkungen von Straßenraum-Umgestaltungsmaßnahmen auf die lokale Ökonomie. So zeigen Kunden- und Passantenfrequenzen an, wie nachgefragt die lokalen Betriebe sind. Gewerbemieten und Mietpreise für Wohnungen sowie die Entwicklung der Anzahl der Betriebe, des Leerstands und von Neugründungen reflektieren ebenfalls Nachfragetrends. Erhebungen zur Wahrnehmung und Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden und Gewerbetreibenden

erfassen qualitative Aspekte, die sich auf den Betriebserfolg auswirken können. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die genannten Indikatoren und deren Erhebung. (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Kennzahlen und Datenquellen

Kennzahl	Datenquellen
Umsätze und Ausgaben	Befragungen von Gewerbetreibenden, Kundinnen und Kunden, Passantinnen und Passanten Berechnungen basierend auf Kaufkraft; ggf. Umsatzsteuerstatistiken
Passantenfrequenz	manuelle Zählung, Licht- und Laserschranken, Mobilfunkdaten
Kundenfrequenz	Befragungen der Einzelhändlerinnen und -händler, manuelle Zählung, Videoanalyse, Licht- und Laserschranken, Mobilfunkdaten
Gewerbe- und Wohnungsmieten	Befragungen der Gewerbetreibenden, Datenanbieter,
Anzahl Betriebe und Leerstand	Einzelhandelsbestandserhebung, Kartierung, Datenanbieter
Zufriedenheit	Befragung der Einzelhändlerinnen und -händler, Befragung der Kundinnen und Kunden

Um die Effekte von Umgestaltungs- und Umverteilungsmaßnahmen von Straßenverkehrsflächen auf die lokale Ökonomie einordnen zu können, sind zum einen **zeitliche** und zum anderen **räumliche Vergleichsdaten** von entscheidender Bedeutung (4). Für die Bewertung der Wirkung von Umgestaltung und Umverteilung liefert die Untersuchung der Veränderung verschiedener Indikatoren über die Zeit Anhaltspunkte. So erheben die Studien im besten Fall Daten **vor und nach der Implementierung** von Maßnahmen (7). Vereinfachend wird die Veränderung auch über Befragungen erfasst ohne sie direkt in den Kontext objektiver Daten zu stellen (8). Alternativ zur Betrachtung unterschiedlicher Zeitpunkte kann ein räumlicher Vergleich hinsichtlich des Städtebaus, der Verkehrsinfrastruktur und der Flächennutzung ähnlicher Gebiete mit und ohne Maßnahmenumsetzung Anhaltspunkte für deren Wirkung liefern (9). Die räumlich vergleichende Betrachtung ist auch für die **Abgrenzung** der Maßnahmeneffekte **von allgemeinen ökonomischen Effekten** notwendig. Dies erhöht die Aussagekraft der gefundenen Ergebnisse, insbesondere, wenn zeitliche und räumliche Vergleiche verknüpft werden. So erfasst eine Studie zur Umsatzentwicklung nach Straßenraumumgestaltungen in New York beispielsweise Daten für folgende Räume: 1. Maßnahmengbiet, 2. Straßenzüge in unmittelbarer Nähe zum Maßnahmengbiet sowie 3. umgebendes Quartier bzw. Stadtteil (7).

### 3 Untersuchungen konkreter Fallbeispiele – Ergebnisse

Untersuchungen von Maßnahmen zur Straßenraumumverteilung zugunsten der aktiven Mobilität auf den lokalen Handel ergeben unterschiedliche Effekte mit einer leichten Tendenz in Richtung positiver Auswirkungen.

So erhöht sich beispielsweise häufig die **Aufenthaltsqualität** des öffentlichen Raumes infolge von Umwandlungsmaßnahmen. Hierdurch verändert sich der Modal Split zugunsten der aktiven Mobilität und in Folge dessen steigen oft auch die **Ausgaben der Kundinnen und Kunden** (s.o.). Außerdem kommen insgesamt mehr Menschen, die sich länger aufhalten. Die **Passantenfrequenz** erhöht sich häufig um 30 % oder mehr und dadurch auch die Anzahl der Kundinnen und Kunden (4). Beide Effekte führen mittelfristig zu **Umsatzsteigerungen**. So verzeichneten laut einer Metastudie mit ca. 22 untersuchten Fallbeispielen und einer Vielzahl an Städten unterschiedlicher Größe in Deutschland und Großbritannien mehr Händler,

Gastronomen und Hotels in neuen Fußgängerzonen Umsatzzuwächse als außerhalb dieser (16). In einigen Fällen führten Umgestaltungen auch zu leichten Umsatzrückgängen; Der Anteil an Beispielen mit positiven Effekten überwiegt allerdings deutlich. Steigerungen lagen dabei typischerweise im Bereich zwischen 10 und 25 % (4, 10, 16). Die für dieses Factsheet untersuchten konkreten Studien zeigen Umsatzveränderungen zwischen -5 % und 102 % (s. Abbildung 1).

**Abbildung 1: Effekte von Umgestaltungsmaßnahmen auf Umsätze**



Die **Anzahl der Betriebe** kann sich in beide Richtungen verändern, wobei häufig argumentiert wird, dass Straßenumfeldverbesserungen, zum Beispiel durch Stadtmöbel oder die Umgestaltung von Fußgängerwegen, Betriebsneugründungen bewirken können (4). Häufig bleibt die Anzahl jedoch gleich und entwickelt sich nicht negativ, wie vom lokalen Einzelhandel immer wieder befürchtet wird (11, 15). Mehr Fläche für Außengastronomie führt allerdings insbesondere zur Zunahme von **Gastronomiebetrieben** bzw. deren Umsätzen (11). In Folge

von Umwandlungsmaßnahmen wurde außerdem festgestellt, dass der **Leerstand** abnahm bzw. nicht oder weniger zunahm, als in umliegenden Gebieten (4, 9, 12).

Umgestaltungen, die die Aufenthaltsqualität erhöhen, gehen häufig mit steigenden **Mieten** einher, sowohl für Ladenlokale, als auch für Büroimmobilien (4, 9). Dies deutet auf eine höhere Nachfrage und damit eine positive Entwicklung des Gebietes hin, wird häufig aber auch mit Kostensteigerungen und weiteren Folgen einer Gentrifizierung assoziiert. Dabei zeigt sich, dass Wohnungspreise nicht in allen Fällen steigen und insgesamt der Zusammenhang noch unzureichend erforscht ist (9).

Je höher die **Zufriedenheit** von Kundinnen und Kunden sowie von Gewerbetreibenden ist, umso besser ist dies für die lokale Wirtschaft, denn eine positive Atmosphäre hat Effekte auf das gesamte System. So hielten beispielsweise 85 % der Vertreterinnen und Vertreter von Business Improvement Districts (BID) in London gute Umgebungen für Fuß- und Radverkehr sowie den Aufenthalt für wichtig in Bezug auf die Performance ihrer Betriebe (13). Entsprechende Verkehrsversuche werden dabei häufig auch durch Gewerbetreibende positiv bewertet und sogar mit Imageverbesserungen assoziiert (8, 11).

Die folgende Tabelle gibt beispielhaft einige konkrete Ergebnisse aus Fallstudien für die Indikatoren Umsatz und Passanten-/Kundenfrequenz wieder.

**Tabelle 2: Effekte von Umgestaltungsmaßnahmen auf Umsätze und Passantenfrequenz**

Kennzahl	Maßnahme / Untersuchung	Ergebnisse	Studie
Umsatz	Verkehrsberuhigung Sendlinger Str. (München)	bei 78 % der befragten Händlerinnen und Händler ist der Umsatz gleichgeblieben oder hat sich sogar verbessert	Förster et al. 2017 (8)
	Straßenumgestaltung Severinstr. (Köln)	2008 zu 2018: -5 % Umsatz im Zentrum (aber: Anzahl gleichbleibend, im Bundestrend dagegen abnehmend)	CIMA 2019 (11)
	Parklets mit Fahrradbügel (London)	+ 20 % Umsatz für anliegende Geschäfte	Lawlor et al. 2018 (4)
	„Protected Bicycle Lane“ (New York)	+ 49 % Umsatz (Stadtteil + 3 %)	NYCDOT 2012 (12)
	Verkehrsberuhigung (New York)	+ 102 % Umsatz im 3. Jahr (Stadtteil + 18 %)	NYCDOT 2013 (7)
Passanten- und Kundenfrequenz	Verkehrsberuhigung Innenstadt (Oslo)	14 % mehr Fußgängerinnen und Fußgänger als 2017	City of Oslo 2020 (14)
	Umgestaltungsmaßnahmen im Rahmen des Healthy Streets-Programms (London)	Mehr als + 90 % Straßenaktivitäten im Vergleich zu Straßen ohne Verbesserungen	Carmona et al. 2018 (9)
	Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit (Stoke-on-Trent)	+ 30 % Kundenfrequenz	Lawlor et al. 2018 (4)

## Evaluation des Verkehrsversuches in der Sendlinger Str.

In der Sendlinger Str. in München fand zwischen 2016 und 2017 ein Verkehrsversuch zur Umgestaltung der Straße in eine Fußgängerzone statt. Dieser wurde durch zwei Planungsbüros im Auftrag der Landeshauptstadt München umfangreich begleitet und evaluiert (8). Für die Bewertung der Effekte auf das lokale Gewerbe untersuchten die Büros die Indikatoren Umsatz, Kundenfrequenz, Zugänglichkeit und Zufriedenheit. Die Evaluation umfasste einen breiten Methodenmix – die Informationen zur Bewertung der lokalen Ökonomie beruhten dabei auf Befragungen der Gewerbetreibenden und von Passantinnen und Passanten sowie auf Verkehrszählungen. Die Zählungen haben ergeben, dass insbesondere an Samstagen mehr zu Fuß Gehende die Straße frequentierten als noch vor dem Verkehrsversuch, wobei die Passantinnen und Passanten auch eine deutlich gesteigerte Aufenthaltsqualität wahrnahmen. Die Kundenfrequenz ist gleichgeblieben bzw. hat sich erhöht. Mehr Kundinnen und Kunden, aber auch mehr Gewerbemitarbeitende kamen nach den Umgestaltungsmaßnahmen mit dem Umweltverbund in die Fußgängerzone. Dies wirkte sich auch auf die Umsätze aus: 78 % der Unternehmen gaben an, dass ihr Umsatz gleichgeblieben sei oder sich verbessert habe. Für einige Gewerbetreibende hat sich der Umsatz dennoch im betrachteten Zeitraum verschlechtert. Kritisch angemerkt wurde die schlechtere Zugänglichkeit für den Lieferverkehr. Die engen Liefer-Zeitfenster führten dazu, dass Waren verspätet oder gar nicht geliefert wurden. Die allgemeine Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden und der Mitarbeitenden dagegen hat sich verbessert. So schätzten die Unternehmerinnen und Unternehmer insbesondere das Image und die Straße selbst besser als vorher ein. Die Zufriedenheit ihrer Kundinnen und Kunden nahmen die meisten Gewerbetreibenden ebenfalls tendenziell als erhöht wahr. Insgesamt beurteilten die Gutachterinnen und Gutachter drei der vier untersuchten Indikatoren positiv. Somit ist die Sendlinger Straße ein gutes Beispiel für die wirtschaftsfördernde Wirkung von Umgestaltungsmaßnahmen.

## 4 Positive Effekte und Erfolgsfaktoren von Umgestaltungsmaßnahmen auf die lokale Wirtschaft

Insgesamt zeigen die Auswertungen der Fallbeispiele und von über 15 wissenschaftlichen Studien und Metastudien überwiegend positive Wirkungen auf den lokalen Handel und die Gastronomie, insbesondere hinsichtlich der Kundenfrequenz und des Umsatzes. Darüber hinaus gibt es weitere positive Effekte sowie ebenfalls zu berücksichtigende kritische Punkte. Ein viel diskutiertes kritisches Thema in den untersuchten Fall- und Metastudien ist beispielsweise die Anlieferung. Hierfür müssen Lösungen erarbeitet werden, damit diese reibungslos funktioniert und die Umgestaltungsmaßnahmen nicht zu Problemen beim Ablauf des Lieferverkehrs bzw. der Versorgung der Geschäfte führen. Bei den positiven Effekten sollte nicht unterschätzt werden, dass auch die Mitarbeitenden lokaler Betriebe von der erhöhten Attraktivität der Umgebung profitieren. Weiterhin werden durch die Umsetzung der Maßnahmen selbst direkt Arbeitsplätze geschaffen. Schließlich sind die Verbesserungen von Atmosphäre und Zufriedenheit in dem Maßnahmengebiet, die sich auch auf die lokale Wirtschaft auswirken, ebenfalls von hohem Wert, können aber nicht direkt quantifiziert werden.

## 5 Quellen

- (1) O'Connor, D., Nix, J., Bradshaw, S., Shield, E. (2011): Shopping Travel Behaviour in Dublin City Centre. ITRN2011, University College Cork, Cork, 31st. August - 1st. September, 2011. Abgerufen unter: <https://arrow.tudublin.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1035&context=civpostbk>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (2) Transport for London (TfL) (2018): Walking & Cycling: The economic benefits. Abgerufen unter: <https://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (3) Tolley, R. (2011): Good for Business: The benefits of making streets more walking and cycling friendly. Discussion Paper. Abgerufen unter: <https://www.heartfoundation.org.au/getmedia/1b5746a4-298f-4ae8-9a9f-d46eb4f0e5ca/Good-for-business.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (4) Lawlor, E., Tasker, M. (2018): The Pedestrian Pound. The business case for better streets and places. Abgerufen unter: <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (5) Transport for London (TfL) (2016): Town Centres 2014/2015: Final Report. Abgerufen unter: <http://content.tfl.gov.uk/town-centres-report-2014-15.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (6) Clifton, K. J., Morrissey, S., Ritter, C. (2012): Business Cycles: Catering to the Bicycling Market. Transportation Research News 280, May-June 2012, 26-32.
- (7) New York City Department of Transportation (NYCDOT) (2013): The Economic Benefits of sustainable Streets. Abgerufen unter: <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (8) Förster, A., Ackermann, C., Fitschen, K. (2017): Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit: Evaluationsbericht. München. 160 Seiten.
- (9) Carmona, M., Gabrieli, T., Hickman, R., Laopoulou, T., Livingstone, N. (2018). Street appeal: The value of street improvements. Progress in Planning, 126, 1-51.
- (10) Hass-Klau, C. (1993): Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of evidence from Germany and the UK. Transport Policy, 1 (1), 21-31.
- (11) CIMA Beratung & Management (2019): Kölner Veedelscheck Severinsviertel + Südstadt 2019, Baustein Einzelhandel + Immobilien. 26 Seiten.
- (12) New York City Department of Transportation (NYCDOT) (2012): Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets. Abgerufen unter: <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (13) Aldred, R., Sharkey, M. (2018): Healthy Streets: a business view. University of Westminster for Transport for London. Abgerufen unter: <http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-a-business-view.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (14) City of Oslo (2020): A step towards the city centre of the future. Car-free livability 2017-2019. Abgerufen unter: [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13363369-1583742895/Content/Politics and administration/City development/Car free city/PBE Bilfritt byliv sluttrapport engelsk.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13363369-1583742895/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/PBE%20Bilfritt%20byliv%20sluttrapport%20engelsk.pdf). Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- (15) LK Argus (2017): Begegnungszone Maaßenstraße Vorher-Nachher-Untersuchung. Modellprojekt 5 der Fußverkehrsstrategie Berlin. Bericht. Abgerufen unter: [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/begegnungszonen/begleituntersuchung\\_maassenstr\\_verkehr.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/begegnungszonen/begleituntersuchung_maassenstr_verkehr.pdf). Letzter Zugriff: 19.07.2021.
- (16) Whitehead, T., Simmonds, D., Preston, J. (2006): The Effect of Urban Quality Improvements on Economic Activity. Journal of Environmental Management 80 (1), 1–12. Abgerufen unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301479705001180?via%3Dihub>. Letzter Zugriff: 22.11.2021.

---

## Impressum

### Herausgeber

Umweltbundesamt  
Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Tel: +49 340-2103-0  
Fax: +49 340-2103-2285  
[buergerservice@uba.de](mailto:buergerservice@uba.de)  
Internet:  
[www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)  
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)  
[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

### Redaktion

Benjamin Heldt, Michael  
Hardinghaus  
Deutsches Zentrum für Luft- und  
Raumfahrt e.V. (DLR)  
Institut für Verkehrsforschung |  
Mobilität und urbane Entwicklung  
Rudower Chaussee 7  
12489 Berlin

Umweltbundesamt  
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in  
Stadt und Land  
Alena Büttner

**Stand: 11/21**

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.