

SCHLÜSSELFAKTOREN FÜR EINE ERFOLGREICHE NEUVERTEILUNG DES STRAßENRAUMS:

WAS WISSEN WIR ÜBER ÖKONOMISCHE EFFEKTE?

DVAG-Handelssymposium | 15.03.2023

Dr. Michael Hardinghaus
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung
Gestaltung von Quartieren und Verkehrsinfrastrukturen



Der Handel hat oft Vorbehalte gegenüber Umgestaltungen – zu Recht?



DER TAGESSPIEGEL

Gesperrte Friedrichstraße in Berlin

UPDATE 25.04.2022, 16:47 Uhr

Geschäftsleute fordern Ende der Verkehrsberuhigung – Senatorin beharrt darauf

Ein Bündnis zeigt mit Daten die Folgen der Sperrung für Läden auf. Mehrere hätten schließen müssen. Die Senatorin sagt: „Der fließende Verkehr bleibt draußen.“ VON CHRISTIAN LATZ



15 Filialen haben laut Gewerbetreibenden seit Sperrung der Friedrichstraße bereits geschlossen. FOTO: PICTUREALLIANCE/DPA

Gewerbetreibende rund um die Friedrichstraße verweisen seit langem auf die negativen Folgen der **Sperrung für den Autoverkehr** und **fordern ein Ende des Verkehrsversuchs**. Nun untermauern sie ihre kritische Haltung erstmals mit

Quelle: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/gesperrte-friedrichstrasse-in-berlin-geschaeftsleute-fordern-ende-der-verkehrsberuhigung-senatorin-beharrt-darauf/28276514.html>

FÜR EINE ATTRAKTIVE FRIEDRICHSTRASSE

STOPPT DEN VERKEHRSVERSUCH „FLANIERMEILE“

Seit August 2020 läuft der Verkehrsversuch „Flaniermeile Friedrichstraße“ in der Mitte Berlins - durchgeführt von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie dem Bezirksamt Mitte von Berlin.

Was von der Politik als Erfolg verbucht wird und noch auf weitere Straßenabschnitte ausgeweitet werden soll, erklären hier ansässige mittelständische Unternehmen, Gewerbetreibende, Hotellerie, Gastronomen sowie Anrainer für gescheitert:

Ladenschließungen, Umsatzrückgänge, Besuchermangel, Stillstand, Ödnis, die Optik einer Dauerbaustelle und Berlins peinlichste neue Fahrradrennstrecke – nichts davon erhöht die Aufenthaltsqualität in diesem Mitte-Bereich oder macht die Straße zu einer Flaniermeile.

Wir, das sind **DIE MITTE e.V.**, **der Wirtschaftskreis Mitte e.V.**, die **IG Gendarmenmarkt e.V.**, **die Freunde und Förderer Gendarmenmarkt Berlin e.V.** sowie die **Zukunft Gendarmenmarkt**, machen uns stark für eine attraktive Friedrichstraße.

UNSERE FORDERUNGEN:

Quelle: <https://rettet-die-friedrichstrasse.jimdo.free.c>



Freie Demokraten
Friedrichshain-Kreuzberg **FDP**

Für eine pragmatische Verkehrspolitik
Keine Abschaffung der Parkplätze im Graefekiez!

Wählen wir neu.

Quelle: DLR 2023; FDP-Friedrichshain-Kreuzberg 2023 (Flyer)

Analyse von Good-Practice-Beispielen

Wie kann die Wirkung der Maßnahmen bewertet werden?



- Basis: Evaluation durch die Projekte vor Ort
- Vergleichende Darstellung für Fallstudiensteckbriefe
- Thematische Vertiefungen (lokale Ökonomie, Beteiligungsformate)
- Viele relevante Einflussgrößen
- Evaluationsschema mit verschiedenen Bereichen und Unterkapiteln



örtliche Ökonomie



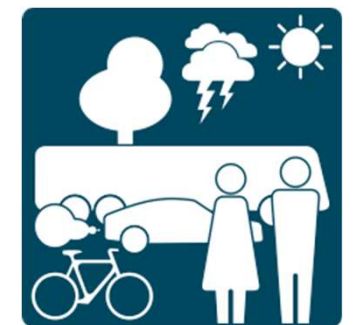
angrenzende Gebiete



Ziele nachhaltiger
Stadtentwicklung



Mobilitätsverhalten
& Verkehr



Aufenthaltsqualität

8 nationale und internationale Good-Practice Beispiele



Köln – Severinstraße:
Interessensgemeinschaften mitnehmen

München – Sendlinger Straße: Mit Bedenken lokaler Akteure umgehen

Oslo - autoarme Innenstadt: Fokus auf Partizipation

Pontevedra - „Fußgängerisierung“ der Innenstadt: langfristige Vision

Dessau – Kavallerstraße: Aufwertung des ÖPNV

Berlin – geschützte Radfahrstreifen und Pop-Up-Infrastruktur: Möglichkeitsfenster nutzen

Potsdam – Konrad-Wolf-Allee:
Lebensqualitätssteigerung

Barcelona – Superblocks: Temporäres Vorgehen und Beteiligung



Quelle: DLR 2023

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

Beispiel: Verkehrsversuch Sendlinger Str. in München

- Schrittweise Umwandlung zur Fußgängerzone
- Südlicher Abschnitt: 2015-2020
- 1-jähriger Verkehrsversuch
- Vorher Einbahnstraße mit Parkständen auf beiden Seiten und ohne Fahrradstreifen
- Poller, Stadtmobiliar, Grünflächen, Rückbau von 81 Parkplätzen, des Fahrstreifens und Ausbau Fußweg
- viele verschiedene Beteiligungsformate

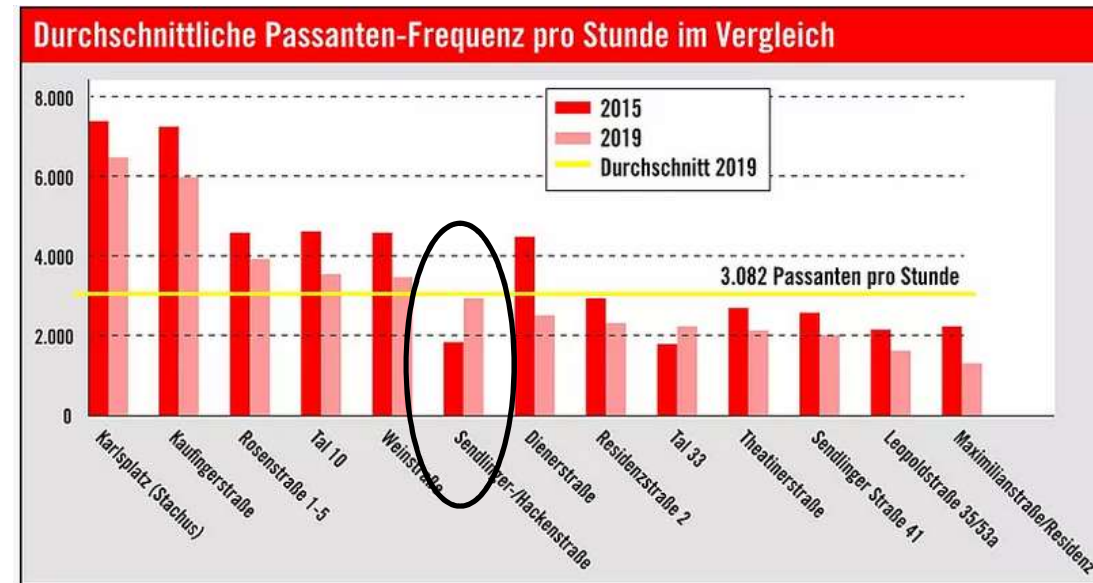


Quelle: Stadt München, Foto: Katy Spichal

Evaluation Verkehrsversuch Sendlinger Str.



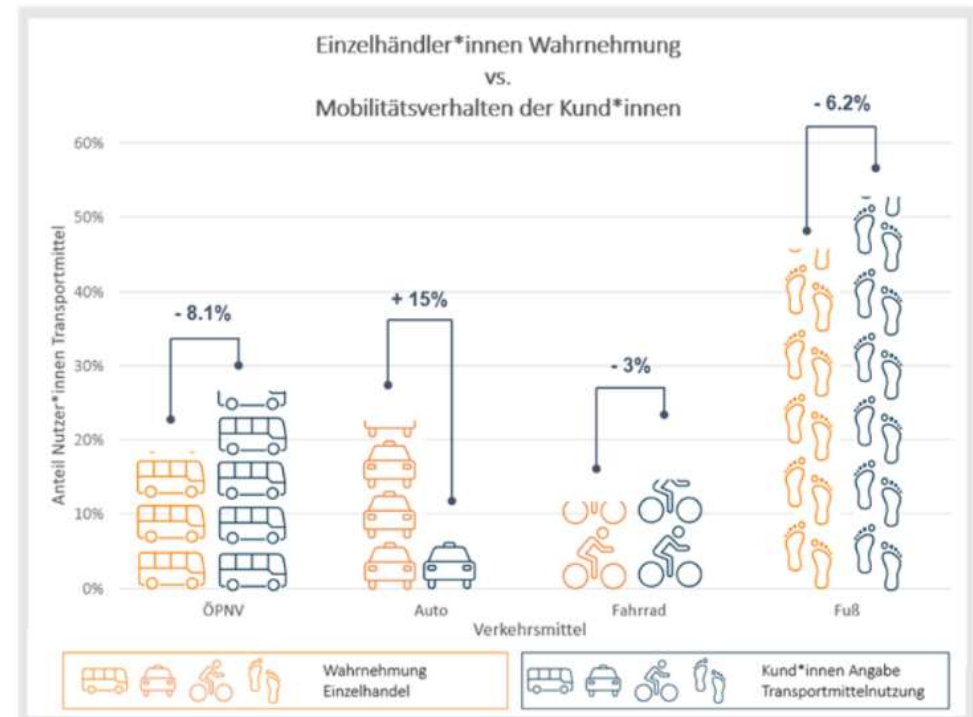
- Verkehrszählungen und Befragungen von Anwohnenden, Passierenden und Gewerbetreibenden (n = 83)
- Umsätze überwiegend neutral/positiv entwickelt
- höhere Aufenthaltsqualität und mehr Zufußgehende
- Verbesserung des Image und Kundenzufriedenheit
- Probleme: Erreichbarkeit und Belieferung
- Verstetigung nach Verkehrsversuch (2019-2020)
- Einrichtung von Stadtmobiliar und Begrünung
- Bedeutungszunahme als Einkaufsstraße



Quelle: München: Es geht aufwärts in der Sendlinger Straße | Abendzeitung München (abendzeitung-muenchen.de)

Lokale Ökonomie Fakt 1: Kundinnen und Kunden sind anders unterwegs als Handel erwartet

- Annahme der Händlerinnen und Händler: Kundschaft, die Umsatz bringt, ist vor allem Pkw-nutzend
- Studien zeigen, dass
 1. der Anteil der Autofahrenden häufig überschätzt wird
 2. Personen, die den Umweltverbund nutzen, zwar weniger pro Besuch ausgeben, aber häufiger kommen
 3. vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger pro Monat mehr ausgeben als Autofahrende



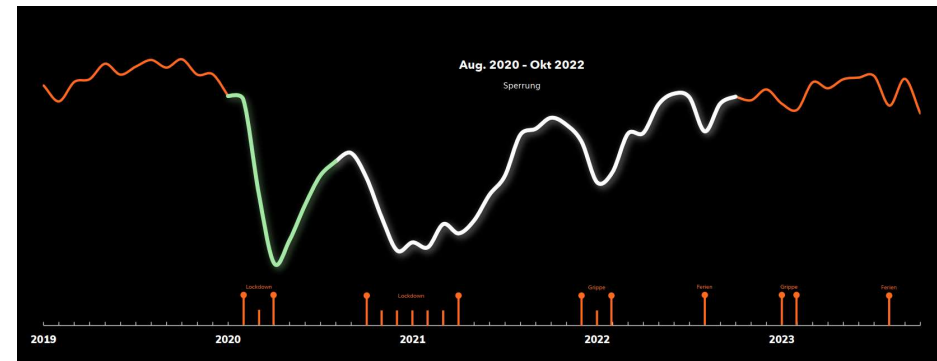
Einzelhändler*innen unterschätzen die Nutzung von Bus oder Fahrrad für den Einkauf im Vergleich zur Nutzung von Pkws. Dies erklärt die großen Widerstände gegen verkehrsberuhigte Innenstädte. © IASS

Quelle: <https://www.forum-csr.net/default.asp?news=16530>

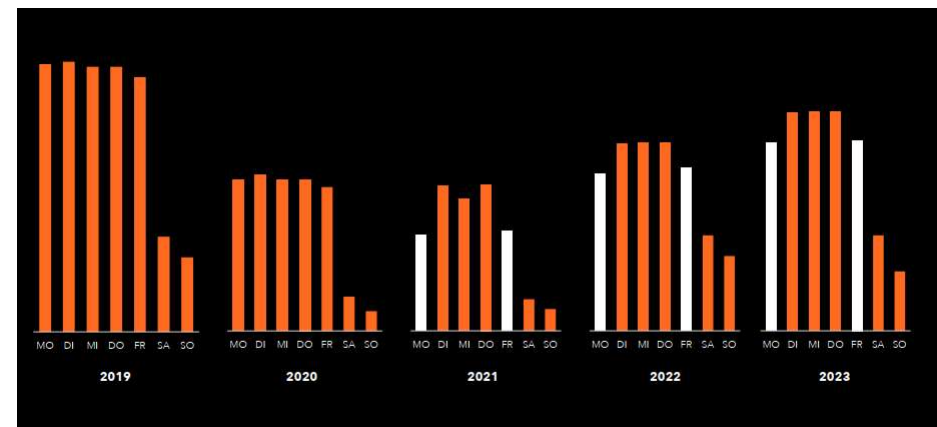
Lokale Ökonomie Fakt 2: Evaluation nicht immer ausreichend, Überlagerung mit generellen Trends



- Oft fehlende Vorher-Erhebung
- Datenerhebung und –basis nicht immer vergleichbar
- Überlagernde globale Trends am Beispiel der Friedrichstraße
 - Pandemie und Lockdowns
 - Mobiles Arbeiten
- Alternative Methoden der Datenerhebung



Passantenfrequenz



Anzahl Einpendler Quelle: Haltinner (2024): Friedrichstraße Status Quo

Lokale Ökonomie Fakt 3: Zahlreiche Beispiele zeigen neutrale bis positive Tendenzen



- Aufenthaltsqualität ↑ → Zufußgehende ↑ → Ausgaben ↑
- Erhöhung der Außengastronomieflächen → Umsätze Gastronomie ↑
- Untersuchte Studien: Umsatz verändert zwischen -5% und +102%
- Studie in New York zeigt Steigerungen über mehrere Jahre – Veränderungen brauchen Zeit treten aber ein
- Steigerung subjektiver Zufriedenheit konnte beobachtet werden

Umsatz €



für 78 % : Zuwachs oder keine Veränderung



Verkehrsberuhigung Sendlinger Str. (München)
Förster et al. 2017 (8)

-5 % Umsatz aber Anzahl der Betriebe gegenüber abnehmendem Bundestrend gleichbleibend

Straßenumgestaltung Severinstr. (Köln)
CIMA 2019 (11)



+20 % Umsatz für anliegende Geschäfte
Parklets mit Fahrradbügeln (London) Lawlor et al. 2018 (4)

+49 %



(gesamter Stadtteil +3 %)

Protected Bicycle Lane (New York) NYCDOT 2012 (12)



+102 % im 3. Jahr (Stadtteil +18 %)

Verkehrsberuhigung (New York)
NYCDOT 2013 (7)

Quelle: Heldt & Hardinghaus 2022, S. 3

Wie die lokale Ökonomie von Umgestaltungsmaßnahmen profitieren kann



- HändlerInnen sehen Umgestaltungsmaßnahmen **häufig kritisch**
- **Fakten zeigen**, dass Vorbehalte nur teilweise begründet:
 - Mobilitäts- und Ausgabeverhalten anders als eingeschätzt
 - Umsätze steigen häufiger, besonders langfristig
 - Sensible Themen: Akzeptanz, Gewerbemieten, Belieferung

Das sollte bei der Umsetzung beachtet werden:

- **Schrittweise** temporär, dann verstetigen
- **Beteiligung** der lokalen Ökonomie für mehr Akzeptanz
- **Toleranz** für die Dauer von Veränderungen bilden
- **Daten und Beispiele** auswerten für Faktenwissen
- **Evaluation** stärker in Fokus bringen



Kontakt

Dr. Michael Hardinghaus

DLR Institut für Verkehrsforschung

michael.hardinghaus@dlr.de

Fact Sheets und Broschüre

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

Elektronische Bibliothek des DLR

elib.dlr.de



Impressum



Thema: Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Neuverteilung des
Straßenraums:
Was wissen wir über ökonomische Effekte?

Datum: 15.03.2024

Autor/innen: Dr. Michael Hardinghaus

Institut: DLR Institut für Verkehrsforschung