

Dann wird's laut.

Verkehrsberuhigung und Einzelhandel

Levke Sönksen

Zukunft Innenstadt – Handel, Begegnung und Lebensqualität
Kempten, 21. September 2026



Verkehrsberuhigung

bedeutet:

- Verbesserungen für Fußgänger
- Verbesserungen für Radfahrer
- Verbesserungen für Busse und Bahnen
- Mehr Verkehrssicherheit
- Verbesserungen des Wohnumfeldes
- Förderung des zentralen Wohnens und Einkaufens
- Weniger Lärm und Abgase
- Angenehmeres Erscheinungsbild, weniger Verkehrsschilder
- Mehr Grün
- Weniger Komfort und geringere Fahrgeschwindigkeiten beim Autoverkehr



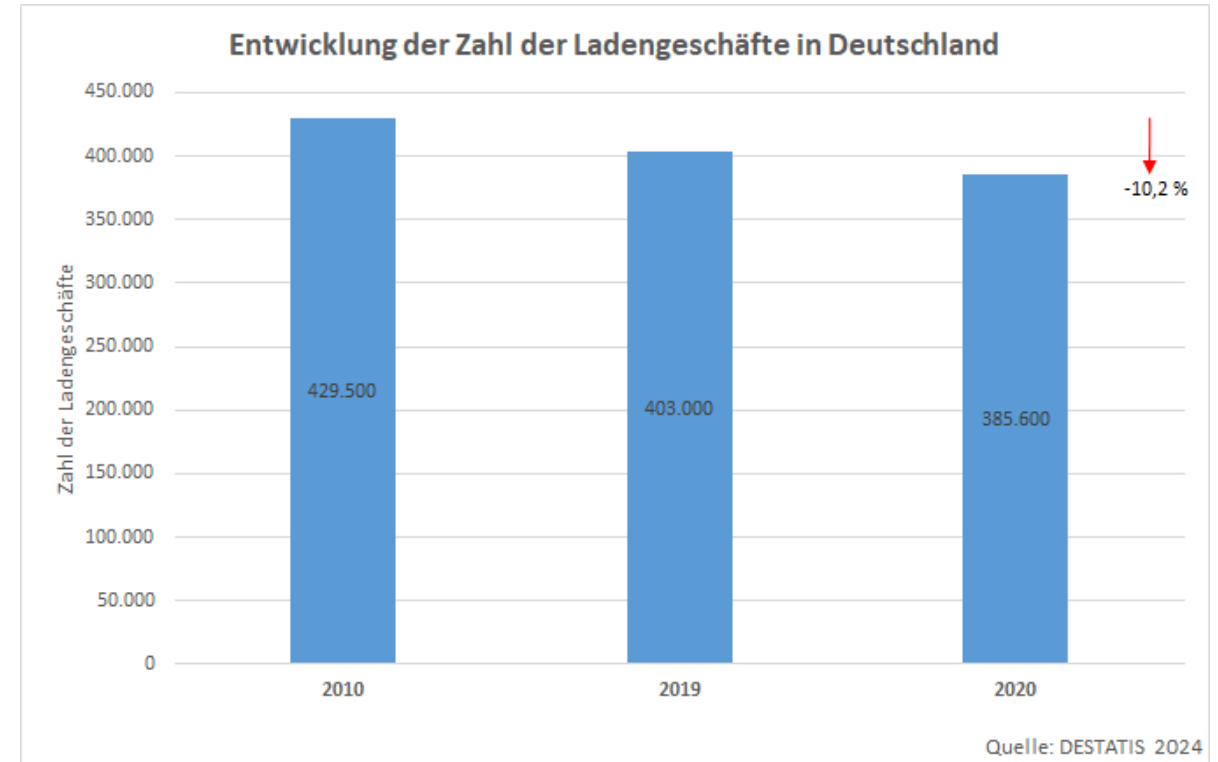
Verkehrsberuhigung ist
Leben mit dem Verkehr.

Leben mit dem Verkehr
ist Verkehrsberuhigung.

Stadt und Verkehr
der Zukunft heißt
Verkehrsberuhigung.

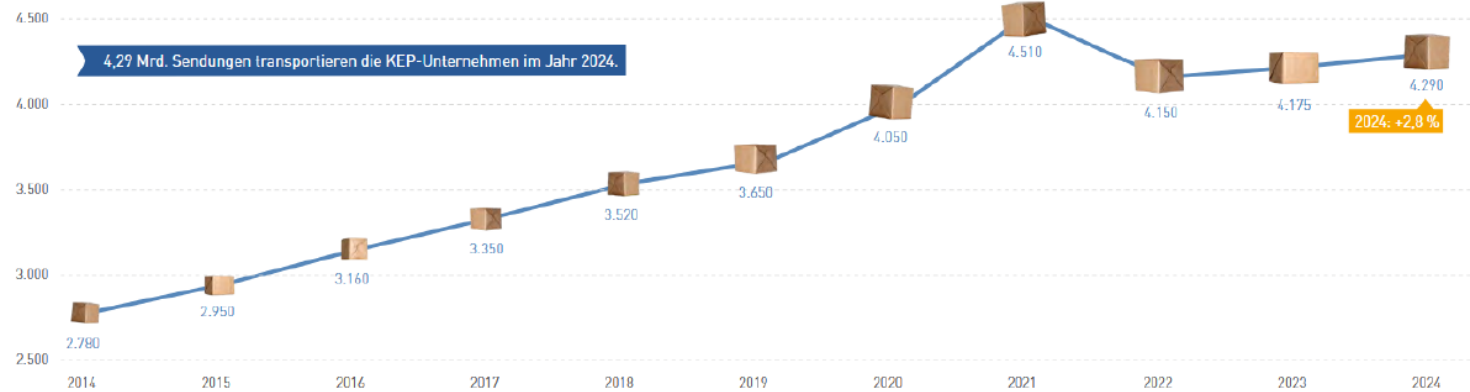
Strukturwandel: Einzelhandel unter Druck

- Verändertes Einkaufsverhalten
- Online Handel
- Fachkräftemangel
- Fachmarktzentren auf der grünen Wiese
- Konzentrationsprozesse
- Kaufzurückhaltung durch Inflation
- Umsatzeinbußen in Pandemiezeiten
- ...

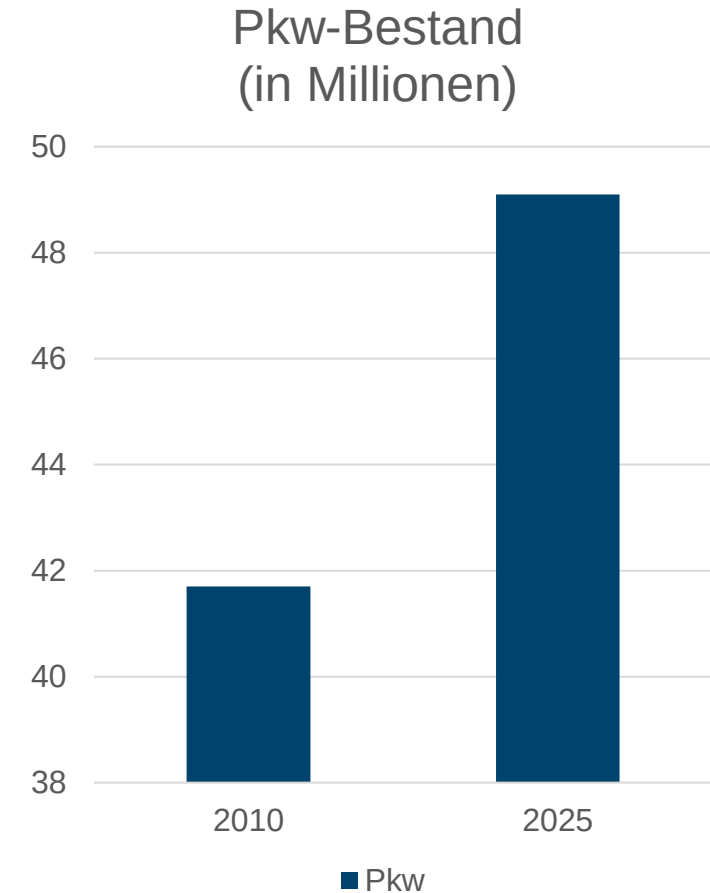


Anforderungen an Straßenraum wachsen

- Immer mehr Autos
- Zunahme Lieferverkehre
- Platz für Umweltverbund
- Klimaanpassung
- Aufenthalt
- ...



Quelle: BPEX, 2025



Quelle: Umweltbundesamt, 2026

Mobilität bewegt – im doppelten Sinne



Was wird untersucht?

- Wer kommt mit welchem Verkehrsmittel?
Mobilitätsverhalten von Kundinnen und Kunden
- Wer kauft wie viel? Konsumverhalten von Nutzenden unterschiedlicher Mobilitätsträger
- Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Städte und Quartiere

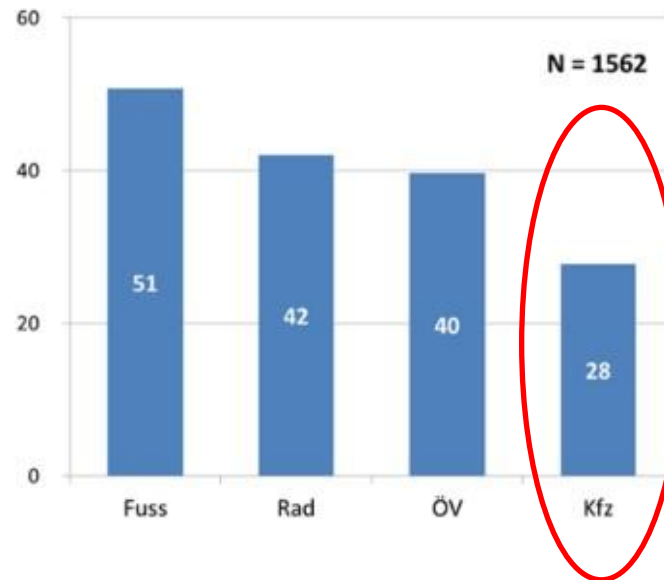
- Generell: Stadtumbau und Reduktion von Parkplätzen führt nicht zu einem Rückgang der Umsätze, sie bleiben zumeist gleich oder steigen moderat.
- Reduktion von Parkplätzen wirkt sich unterschiedlich auf Umsätze aus; Gastronomie profitiert stärker als andere Unternehmen. Vereinzelt wird ein Umsatzrückgang konstatiert, dies betrifft u.a. Unternehmen, die Autozubehör verkaufen.
- Diverse Studien belegen einen positiven Zusammenhang zwischen einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadtgestaltung und Umsätzen im Einzelhandel.
- Studien konzentrieren sich überwiegend auf Großstädte. Kleine und mittelgroße Städte werden selten berücksichtigt.

Umsatz im Verhältnis zur Verkehrsmittelwahl der Kundschaft

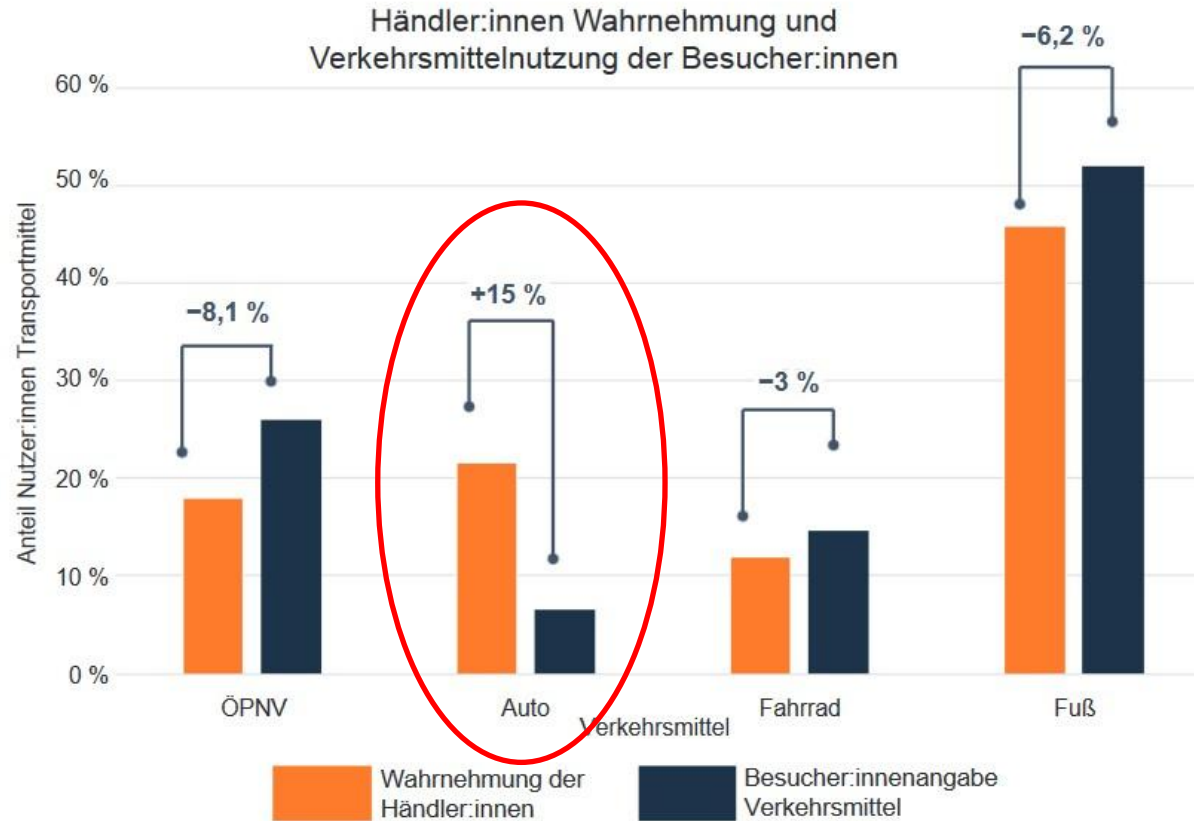
Umsatz Kunde/Tag
nach Verkehrsmittel



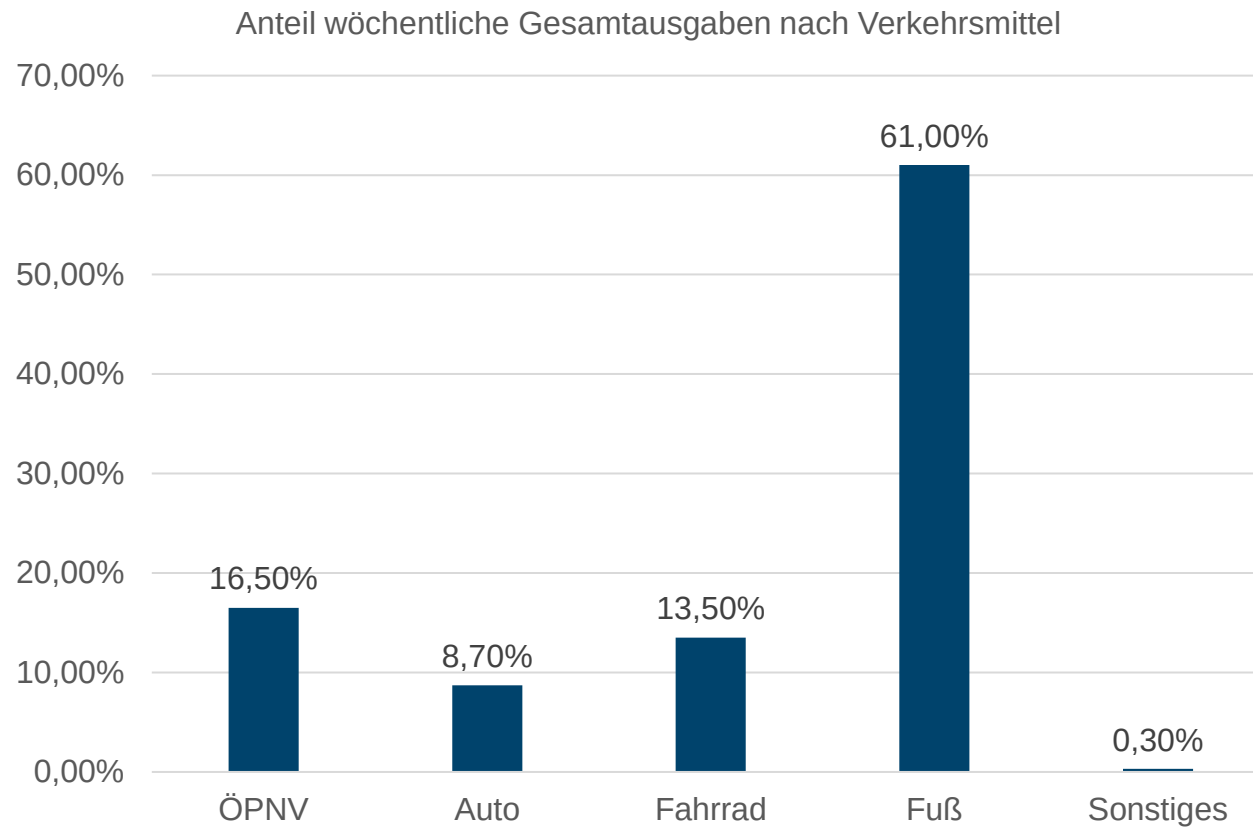
Besuchstage Kunde/Jahr
nach Hauptverkehrsmittel



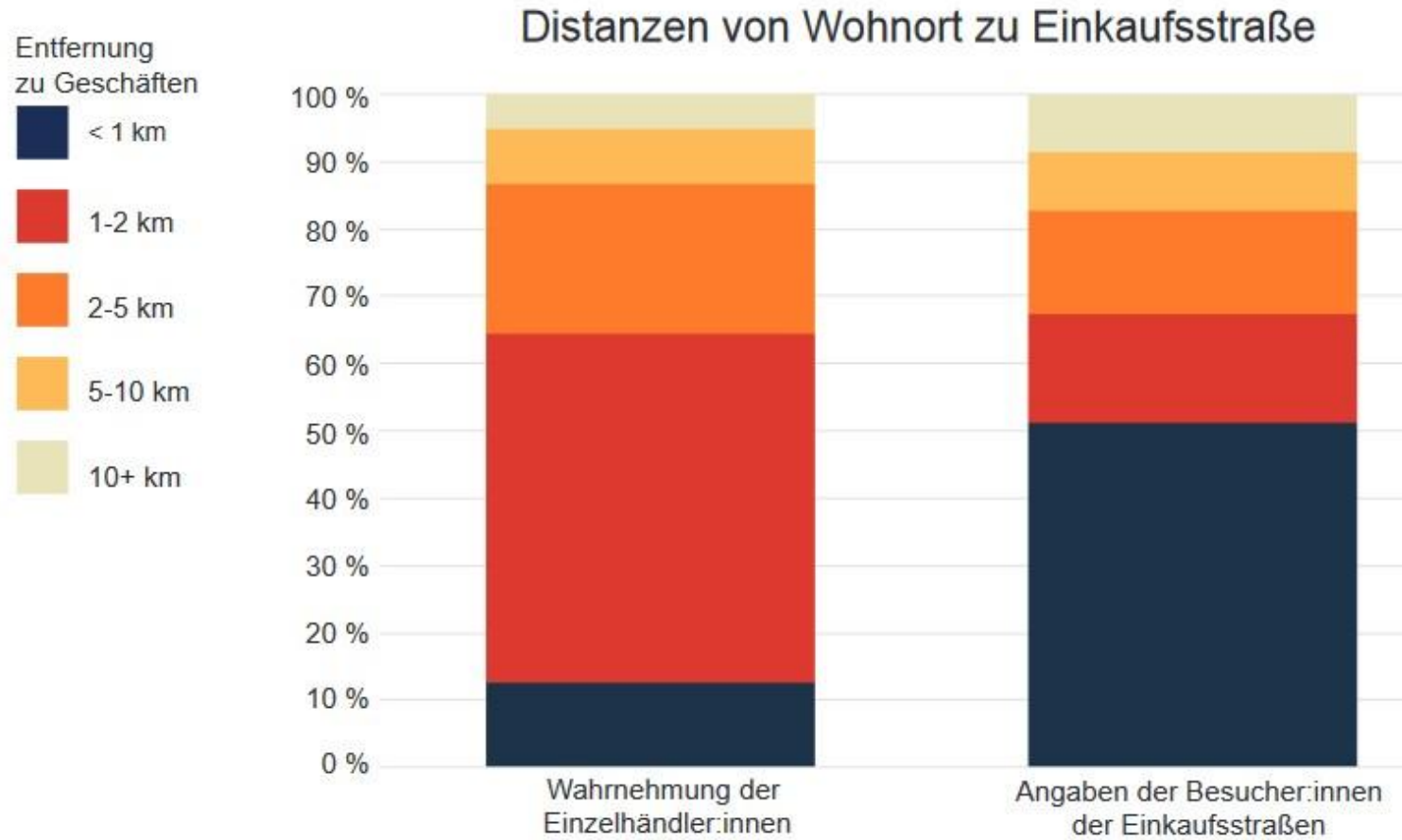
Wie kommen Kund:innen in die Innenstädte?



Anteil am Gesamtumsatz nach Verkehrsmittel



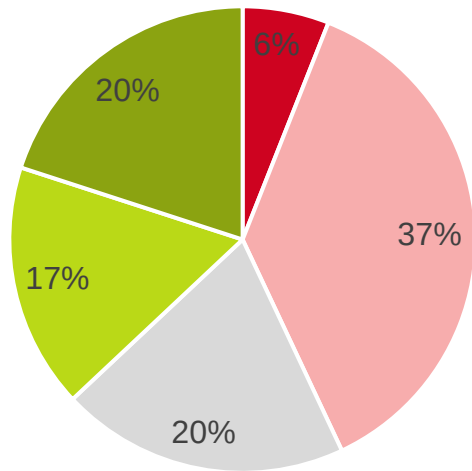
Wegelängen zum Geschäft werden überschätzt



Wahrnehmung der Händler:innen meist kritischer als die der Kund:innen

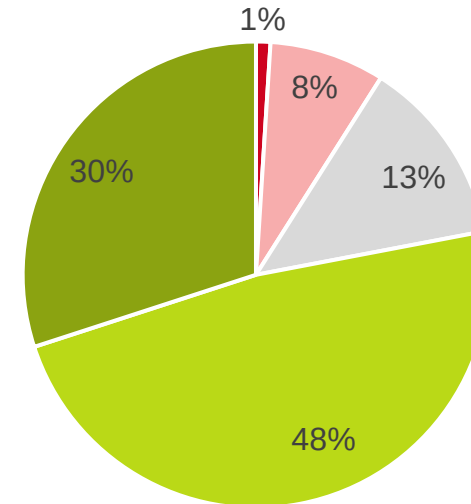
Auswirkungen des Projektes für das Quartier ...

... aus Sicht der Gewerbetreibende(n = 76)



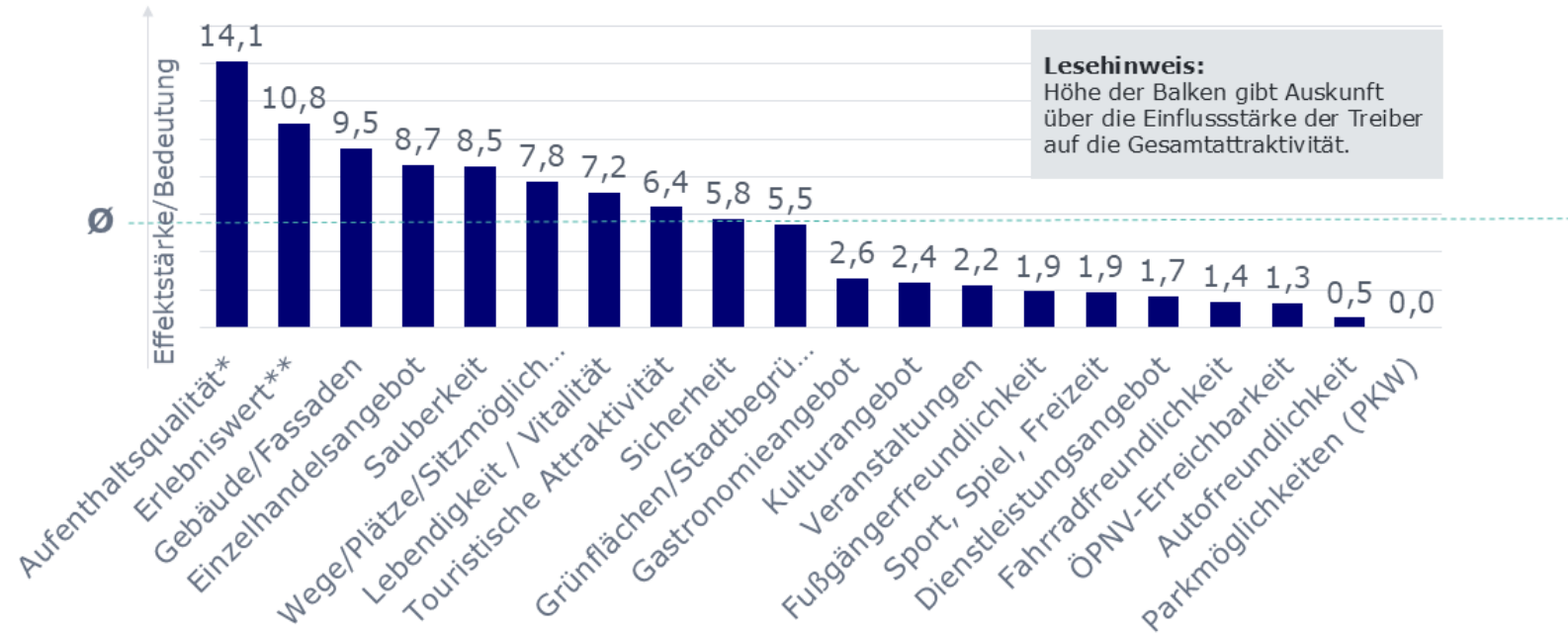
■ sehr schlecht/sehr negativ
■ schlecht/negativ
■ neutral
■ gut/positiv
■ sehr gut/sehr positiv

... aus Sicht der Passant:innen (n = 104)



■ sehr schlecht/sehr negativ
■ schlecht/negativ
■ neutral
■ gut/positiv
■ sehr gut/sehr positiv

Aufenthaltsqualität für Gesamtattraktivität der Innenstadt entscheidend



INFO *Aufenthaltsqualität, Ambiente, Flair; **Erlebniswert ((Neues entdecken, inspirieren lassen, Spaß haben); Treiberanalyse auf Basis Penalty-Reward-Analyse; n = 68.451 in 107 Innenstädten; Balkenhöhe auf Basis Gesamtbedeutung der Treiber (Summe der Effektstärken = 100)

Bessere Luft, mehr Platz für Menschen und mehr Lebensqualität in der Stadt schaffen

- Für Aufenthaltsqualitäten sorgen
- Vorhandene Parkflächen effizient nutzen
- Erreichbarkeit gewährleisten und Alternativen zum PKW fördern
- **Gemeinsam gestalten**



LITERATUR

- Berestetska, A., Gaffron, P. & Gantert, M. (2021). Evaluation des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona. <https://doi.org/10.15480/882.3797.2>
- BM Bau (1986). Stadtverkehr im Wandel
- BPEX (2025). KEP-Studie 2025. https://bpex-ev.de/files/biek/downloads/papiere/BPEX_KEP-Studie_2025.pdf
- 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“. https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Projekte/17753_Mit-dem-Rad-einkaufen_Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- IFH Köln (2025). Regel 4 für vitale Innenstädte. <https://www.ifhkoeln.de/regel-4-fuer-vitale-innenstaedte-vitalisierungsfokus-ja-aber-bedarfsgerecht-und-datenbasiert/>
- Schneidmesser, 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.
- 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
- Umweltbundesamt (2026). Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#entwicklung-des-kraftfahrzeugbestands>

Zum Weiterlesen



<https://repository.difu.de/handle/difu/338>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Levke Sönksen
soenksen@difu.de
030 39001-174
www.difu.de