

Wirtschaftliche Effekte durch Verkehrsberuhigung - Studienübersicht

Ausgangslage

Im Zusammenhang mit dem Abbau von Parkplätzen in der Innenstadt werden regelmässig Stimmen laut, die vor negativen Auswirkungen für das lokale Gewerbe warnen. Es ist unbestritten: Der Detailhandel steht unter Druck, etwa durch den wachsenden Online-Handel, steigende Mieten, schnell ändernde Trends und Konsumgewohnheiten etc. Die oft kritische Haltung der Gewerbevertretenden gegenüber zusätzlichen Veränderungen in einem herausfordernden Geschäftsumfeld ist deshalb nachvollziehbar. Die Bedeutung von Parkplätzen für den Geschäftsgang werden aber in vielen Fällen überschätzt, wie Studien und wissenschaftliche Untersuchungen zeigen.

Ziel

Ziel dieser Studienübersicht ist es, einen Überblick zu Grundlagen/Studien zu bieten, welche dazu beitragen, die emotionale Diskussion rund um das Thema «wirtschaftliche Effekte durch Verkehrsberuhigung» zu versachlichen. Auf fachlicher/wissenschaftlicher Basis erhobene Daten sollen die Auswirkungen von Verkehrsberuhigungen auf das Gewerbe aufzuzeigen. Ziel ist es, gut abgestützte Lösungen in der Gestaltung der innerstädtischen Mobilität zu finden.

Studienergebnisse

Aus fachlicher Sicht erscheinen die Befürchtungen aus dem Gewerbe in der Tendenz unbegründet. Verkehrsberuhigungsmassnahmen (weniger Parkplätze, Fussgängerzonen, Velostreifen statt Autosspuren etc.) haben meist keine signifikanten Auswirkungen auf die Umsätze des lokalen Gewerbes, und wenn, dann positive. Studien, die einen Zusammenhang von Parkplatzabbau/Verkehrsberuhigung und sinkenden Umsätzen nachweisen, konnten keine gefunden werden (Ausnahme bei autozentrierten Betrieben wie Fachmärkten, die aber praktisch nie im Stadtzentrum angesiedelt sind, oder in ländlichen Gebieten). Übersicht über einzelne Studien:

- **Studie «Von Kunden in der Stadt genutzte Verkehrsmittel», Genf, 2025**

Die Mehrheit der Einkäufe in Genf erfolgt in der Nähe des Wohnorts und wird mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln getätigt. 89 % der Konsumenten nutzen den Fuss- oder Veloverkehr und den öV. Fussgängerzonen fördern spontane Einkäufe und erhöhen so die Attraktivität von Geschäften und Restaurants.

- **«Weniger und teurere Parkplätze in St. Gallen: Auswirkungen auf das Gewerbe», Monitoring Consumption Switzerland, HSG, 2025**

Anhand des Volumens von Kartenzahlungen hat die HSG die Auswirkungen von teureren und weniger Parkplätzen in der St. Galler Innenstadt analysiert. In der Studie konnte kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen einem Umsatzrückgang und der veränderten Parksituation festgestellt werden. Einige Geschäften würden darunter leiden, andere (v. a. die Gastronomie) machten mehr Umsatz. Wichtig bei grösseren Massnahmen seien Begleitmassnahmen: ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Möglichkeit von «Park & Ride». Entscheidender als Parkplätze für die Umsätze sind laut HSG-Professor Winfried Koeniger Faktoren wie Mieten, Angebot und Kundennähe.

[Städtischer Niedergang aufgrund von Parkkosten? Wirken sich die Kosten und die Verfügbarkeit von Parkplätzen auf die Ausgaben in Einzelhandelsgeschäften und Restaurants in Innenstädten aus? – Monitoring Konsum Schweiz](#)

- **Metastudie «volkswirtschaftliche Bedeutung von Verkehrsberuhigungen in Innenstädten», Swiss Economics, 2021**

Die Stadt Zürich hat Swiss Economics beauftragt, einen Überblick der neusten (wissenschaftlichen) Erkenntnisse zur Bedeutung des Parkplatzangebotes für das Gewerbe zu verfassen.

Wesentliche Aspekte der Metastudie:

Europa/Schweiz: «Die vorhandenen Studien und Beobachtungen aus Europa und der Schweiz deuten klar auf einen positiven, mindestens aber neutralen Einfluss einer Einführung von Fussgängerzonen, Begegnungszonen und Umweltzonen mit Einschränkungen des MIV auf die Umsätze der Gewerbetreibenden hin. Es sind keine Untersuchungen bekannt, in denen langfristig negative Effekte festgestellt wurden. Querschnittstudien aus den Niederlanden und Zürich konnten keinen Zusammenhang zwischen dem Parkraumangebot und den Einzelhandelsumsätzen bzw. der Wertschöpfung nachweisen. In Zürich konnte hingegen gezeigt werden, dass an verkehrsberuhigten Strassen mit höherer Aufenthaltsqualität eine höhere Wertschöpfung erwirtschaftet wird.»

Nordamerika: «In Nordamerika wurde im Rahmen hochwertiger Studien untersucht, inwiefern das lokale Gewerbe betroffen ist, wenn Infrastruktur für aktive Mobilität (Velowege, Fussgänger- und Begegnungszonen) zu Lasten des MIV installiert wurde. Dabei wurden die Umsätze vor und nach dem Bauprojekt über eine längere Zeit beobachtet. Um die Ergebnisse auf exogene Effekte zu validieren, wurden die Umsatzveränderungen an unabhängigen aber vergleichbaren Strassen ebenfalls gemessen. Keine dieser Studien stellt fest, dass die Einschränkungen für den MIV sich negativ auf die Umsätze des lokalen Gewerbes ausgewirkt hätte. Wenn signifikante Effekte gemessen wurden, waren diese stets positiv.»

Fazit der Stadt Zürich zur Metastudie: Der Beitrag von Parkplätzen an das wirtschaftliche Gedeihen der Innenstädte wird häufig falsch eingeschätzt. Innenstädte sind dann attraktiv, wenn sie neben einem breiten kommerziellen, gastronomischen und kulturellen Angebot eine hohe

Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen bieten, gut ÖV-erschlossen und auch für Velos direkt und sicher erreichbar sind. Parkplätze sind so anzuordnen, dass sie die Strassenräume nicht beeinträchtigen und zu möglichst wenig Suchverkehr führen: ihre Konzentration in Parkhäusern erfüllt beide Bedingungen.

[Stadt Luzern - Meta-Studie volkswirtschaftliche Bedeutung von Verkehrsberuhigungen in Innenstädten - Swiss Economics](#)

- **Forschungsprojekt «Beschäftigungseffekte der Verkehrsberuhigung von Zentren», UVEK/BAFU, 2019**

Fussgängerzonen führen über alle Branchengruppen hinweg zum stärksten Beschäftigungswachstum. Insbesondere die Branchen Detailhandel, Gastgewerbe, Finanz & Versicherung profitieren durch die Errichtung von Fussgängerzonen.

[SVI 2015_005 Schlussbericht 2019.05.13](#)

- **Studie «wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen», Zürich, 2011**

Die wirtschaftliche Bedeutung von oberirdischen Parkplätzen wird überschätzt. Durchschnittlich «generiert» ein oberirdischer Parkplatz in der Stadt Zürich rund 330'000 Franken Umsatz pro Jahr. Die Spannweite liegt je nach Standort und Art zwischen 95'000 und 680'000 Franken und ist damit sehr gross. Die Parkplätze in Parkhäusern generieren im Schnitt Umsätze von 170'000 Franken. Der tiefere Wert ist auf die schlechte Auslastung der Parkhäuser zurückzuführen; der Umsatz pro Parkiervorgang liegt in Parkhäusern 15 Prozent über jenen von oberirdischen Parkplätzen (das heisst: Kunden, die in Parkhäusern parkieren, geben im Schnitt mehr Geld aus als jene, die auf oberirdischen PP parkieren). Insgesamt machen die Umsätze der Kunden, die mit dem Auto in die Zürcher Innenstadt fahren, nur 25 Prozent aus. Drei Viertel des Umsatzes stammt von Kunden, die zu Fuss, mit dem Velo oder öV anreisen. In der Innenstadt ist die Wertschöpfung an verkehrsberuhigten Strassen 107% höher. Ein positiver Einfluss der Anzahl Parkplätze auf die Wertschöpfung kann nicht nachgewiesen werden.

Mitteilung der Stadt Zürich: [Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr | Stadt Zürich](#)

[Stadt Luzern - Studie "wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich, 2011](#)

- **Policy Paper «Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut», Deutsches Institut für Urbanistik, 2025**

Kausale Zusammenhänge zwischen Verkehrsberuhigungsmassnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels sind nicht belegbar. Die Massnahmen wirken sich je nach Branche unterschiedlich stark aus. Zu den Profiteuren gehört die Gastronomie. Aufgrund der höheren Aufenthaltsqualität nehmen die Passant*innenfrequenz und die Verweildauer der Besuchenden zu. Gewerbetreibende schätzen die Massnahmen oft schlechter ein als PassantInnen. Die Händler überschätzen den Anteil ihrer mit dem Auto anreisenden Kunden und unterschätzen, wie viel Umsatz zu Fuss, mit dem Velo oder öV anreisende Kunden generieren. Letztere kaufen pro Einkauf weniger ein, sie kommen aber öfter, tätigen so mehr Gelegenheitskäufe und generieren so in der Summe höhere Umsätze als Autofahrer*innen.

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

- **Studie «Auswirkungen von Parkmöglichkeiten und Erreichbarkeit auf einzelhandelsorientierte Innenstädte», Lehrstuhl und Institut für Stadtplanung und Verkehrsplanung, RWTH Aachen, 2023**

Die Ergebnisse der Studie deuten darauf hin, dass die Nähe zu Haltestellen des öV, Fussgängerzonen und öffentlichen Parkhäusern die Attraktivität von Einzelhandelsstandorten erhöht. Hohe Parkkapazitäten am Strassenrand in unmittelbarer Nähe hingegen senken die Einzelhandelsmieten. Dieses Ergebnis unterstützt den Ansatz, das Parken am Strassenrand in Innenstädten zu reduzieren und den ruhenden Autoverkehr in Parkhäusern zu konzentrieren. Das Modell zeigt, dass die Entfernung von Parkplätzen am Strassenrand keinen Einfluss auf die Einzelhandelsumsätze hat.

<https://www.sciencedirect.com/getaccess/pii/S0966692323002053/purchase>

- **Studie «Weihnachtsgeschäft 18/19 Gran Via und Zentrum Madrid», Madrid, 2019**

Für das Weihnachtsgeschäft 2018/19 hat Madrid erstmals die zentrale Einkaufszone für Autos gesperrt. Mit durchschlagendem Erfolg: Eine Studie der Grossbank Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) zeigt nicht nur eine Verbesserung der Luftqualität, sondern vor allem: Die Umsätze der Geschäfte in den gesperrten Zonen stiegen deutlich. Und zwar stiegen sie deutlicher als in jenen Zonen, wo der Verkehr nicht ausgebremst wurde. In der Einkaufsstrasse Gran Via im Herzen der Stadt kletterten mit der Verkehrsberuhigung die Verkaufszahlen im Vergleich zu Vorjahr um stattliche 9,5 Prozent. Zum Vergleich: Im innerstädtischen Detailhandel insgesamt ergab sich nur ein Plus von 3,3 Prozent.

Studie: [gastos navidad DEF](#)

HZ-Bericht: [Autofreie Zone bringt Einkaufsboom in Madrid | Handelszeitung](#)

Vorbehalte

Viele der Untersuchungen wurden in Metropolen oder Grossstädten gemacht, weshalb die Ergebnisse nicht 1:1 auf die Verhältnisse der (Klein-)Stadt Luzern angewendet werden können (Einzugsgebiet einzelner Läden geht über die Stadt Luzern hinaus). Auch die untersuchten Massnahmen sind nicht in jedem Fall vergleichbar (von einer Teilreduktion des Parkierungsangebotes bis hin zur Erstellung von Fussgängerzonen). Mit der Reduktion des Autoverkehrs in einer Strasse oder einem Quartier ist noch wenig erreicht, um eine positive Wirkung zu erzielen müssen die Massnahmen in ein Gesamtkonzept eingebunden sein und der Aussenraum muss aufgewertet werden.

Erkenntnisse

Trotz unterschiedlichen Ausgangslagen, die grundsätzliche Stossrichtung ist überall gleich: Die Bedeutung der Autofahrenden als Kundinnen und Kunden wird in Innenstädten praktisch immer überbewertet, jene der zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV anreisenden Kundinnen und Kunden unterschätzt. Negative Auswirkungen von Verkehrsberuhigungen und/oder der Aufhebung von Oberflächenparkplätzen in Innenstädten auf

die Umsätze des lokalen Gewerbes sind keine oder nur in Ausnahmefällen bekannt. Im Normalfall sind die Auswirkungen auf die Wirtschaft bei einer gesamthaften Betrachtung neutral bis positiv, letzteres gilt insbesondere für den Detailhandel und die Gastronomie. Die frühzeitige Einbindung von Gewerbetreibenden und anderen betroffenen Akteuren in die Planung ist entscheidend, um deren Bedürfnisse zu berücksichtigen und die Akzeptanz zu steigern. Begleitende, transparente Kommunikation, hilft, Vorurteile abzubauen.