



Flächengerechtigkeit für Alle



Herzlich Willkommen!

zur 2. Veranstaltung in der Reihe „Zu Fuß in Bremen“:
Die Bedeutung des Fußverkehrs für den Einzelhandel

Nehmen Sie sich gerne ein Getränk!
Wir beginnen um 18:30 Uhr.

Die WCs befinden sich im Untergeschoss. Dorthin gelangen Sie über die Treppe hinter der Theke oder über den Aufzug vorne im Gastraum.

Die Bedeutung des Fußverkehrs für den Einzelhandel

1. Grußwort

Steffen Breyer, VCD Bremen e. V.

2. Profitiert der Einzelhandel von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung?

Jana Wiese, SBMS (leider erkrankt, ersatzweise Sandra Conrad-Juhls, VCD)

3. Warum tut sich der Einzelhandel so schwer

Olaf Orb, Handelskammer Bremen

4. Diskussion

5. Ausblick

Carl Stermann-Lücke, VCD Bremen e. V.

Moderation: Anne Mechels



bremen.vcd.org **VCD** Landesverband Bremen

Fußverkehr und Einzelhandel

Bremen, die Stadt der Kurzen Wege

Podiumsdiskussion in Kooperation mit dem Bremer Bündnis Verkehrswende

Montag, 7. Mai 2025 | 18:30–20:00 Uhr im Tante Martin, Vegesacker Str. 84a, 28217 Bremen

Der Nächster Termin: AfterWork-Gespräch am 12.5. von 17–19 Uhr im Unzu auf dem Kanseatenhof, mit der Expertin Angelika Schlansky von Fuss e.V.

Zu Fuss 

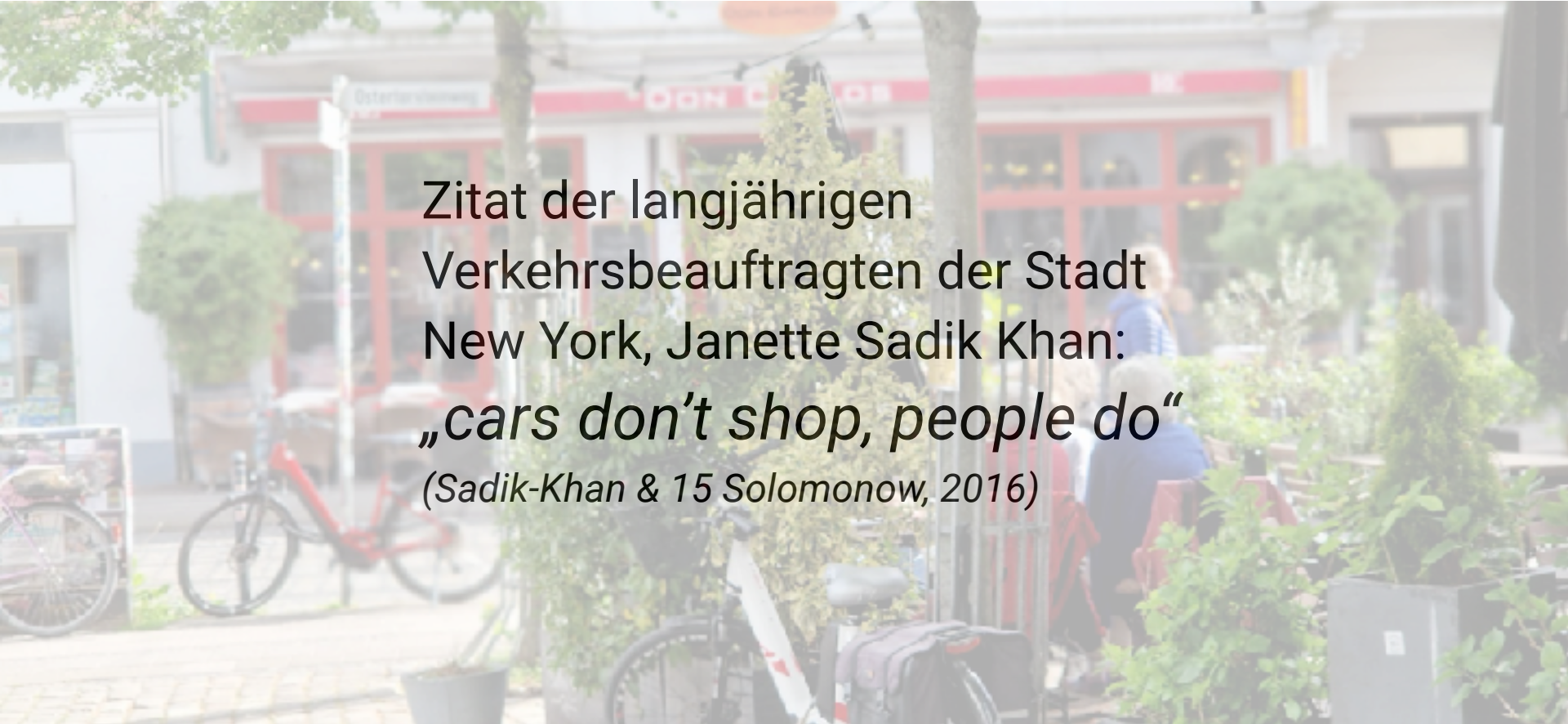
Weitere Termine unter bremen.vcd.org/de/bremen/veranstaltungen/wir-zu-fuss



Profitiert der Einzelhandel von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung?

Input von Jana Wiese (*leider erkrankt*)

Ref. 71 Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächenplanung
Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
(ersatzweise Sandra Conrad-Juhls, VCD Bremen)



Zitat der langjährigen
Verkehrsbeauftragten der Stadt
New York, Janette Sadik Khan:
„cars don't shop, people do“
(Sadik-Khan & 15 Solomonow, 2016)

- In ländlichen Räumen überwiegt die Pkw-Nutzung (bis ca. 25.000 Einwohner*innen, Monheim 2021)
- In Städten ab ca. 25.000 überwiegt die Nutzung des Umweltverbunds (= Fuß-, Fahrrad- und öffentlicher Verkehr, Monheim 2021)
- Mit Pkw Einkaufende geben pro Einkauf mehr Geld aus, gehen aber seltener einkaufen.

- Zu Fuß/mit Fahrrad/mit öV Einkaufende gehen häufiger einkaufen.
- Sie geben insgesamt pro Jahr mehr Geld aus, als mit Pkw Einkaufende
(Studien 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; Schneidemesser, 2022))

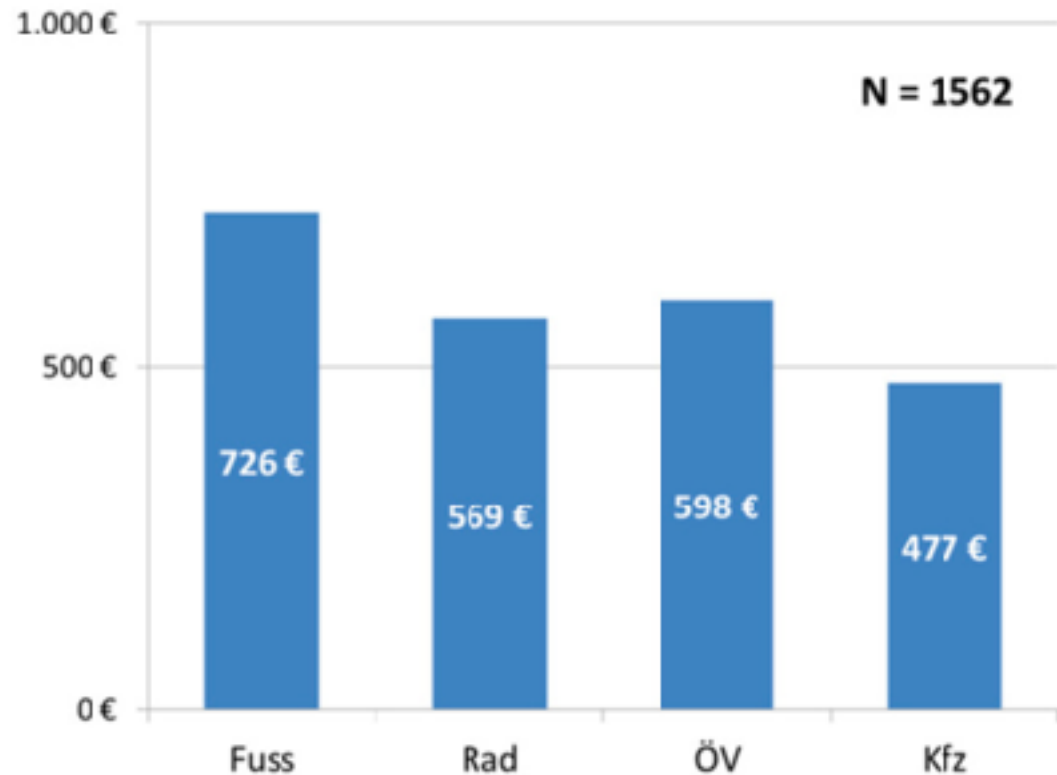


Abbildung 3: Umsatz im Mittel je Kundin/Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel; Quelle: Große, C.; Böhmer, J. (2019)

- Händler*innen überschätzen die Anzahl der Kund*innen, die mit dem Pkw kommen
(Bent & Singa, 2009; Fußverkehr Schweiz, 2023)
- 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.
(Studien/Beispiele aus den USA, Kanada, Großbritannien, Spanien, Österreich, Deutschland)



- Beispiel **Hamburg-Ottensen**:
2019/2020 „Ottensen macht Platz“:
Einrichtung einer Fußgängerzone in
4 Straßen (800m Länge).
- Bei Bewohner*innen und
Passant*innen stieß die Verkehrs-
beruhigung 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.
- Es sprachen sich über 75 % der
Gewerbetreibenden für eine
Fortsetzung des Projekts aus.
(Berestetska et al., 2021)



Foto aus dem Projektzeitraum © Bezirksamt Altona

- Kund*innen bewerten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen überwiegend positiv, wenn sich die Erreichbarkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende erhöht und die Aufenthaltsqualität gesteigert wird.
- Die meisten Einzelhändler*innen nehmen keine Veränderung der Umsätze wahr, wenige berichten von Umsatzeinbußen, die Gastronomie profitiert.
- Verbesserungsvorschläge beziehen sich oft auf die Organisation des Lieferverkehrs



Steffen Breyer, VCD, 2025

Kausale
Zusammenhänge
zwischen Verkehrs-
beruhigungsmaß-
nahmen und einer
wirtschaftlichen
Schlechterstellung des
stationären
Einzelhandels sind vor
dem Hintergrund der
vorliegenden
Untersuchungen nicht
belegbar.



Steffen Breyer, VCD, 2025

„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.***

(Zitat Difu-Studie)



Difu, 2025, entnommen aus: QIMBY.net (Bjoernmg), CC0

Empfehlungen aus der Difu-Studie an Kommunen:

- Erreichbarkeit gewährleisten, Alternativen zum Pkw stärken
- Parkraummanagement optimieren. Vorhandene Parkflächen nutzen.
- Aufenthaltsqualität, Aufenthaltsqualität, Aufenthaltsqualität.
- Zeigen, was möglich ist. (Visualisierung von Maßnahmen)
- Lieferverkehr gestalten
- Eigene Datenbasis schaffen



Weitere Schnittmengen

Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen

Ziel 1: Stärkung der Gesamtstadt

Ziel 2: Stärkung und

Weiterentwicklung der Innenstadt

Ziel 3: Städtebaulich-funktionale

Stärkung der Stadtteilzentren

Ziel 4: Sicherung und Stärkung

der Nahversorgung

Ziel 5: Ergänzung durch

vorhandene Sonderstandorte



Weitere Schnittmengen

NewsRADar:
Verkehrsberuhigung und Einzelhandel
(Mobilitätsforum BUND)

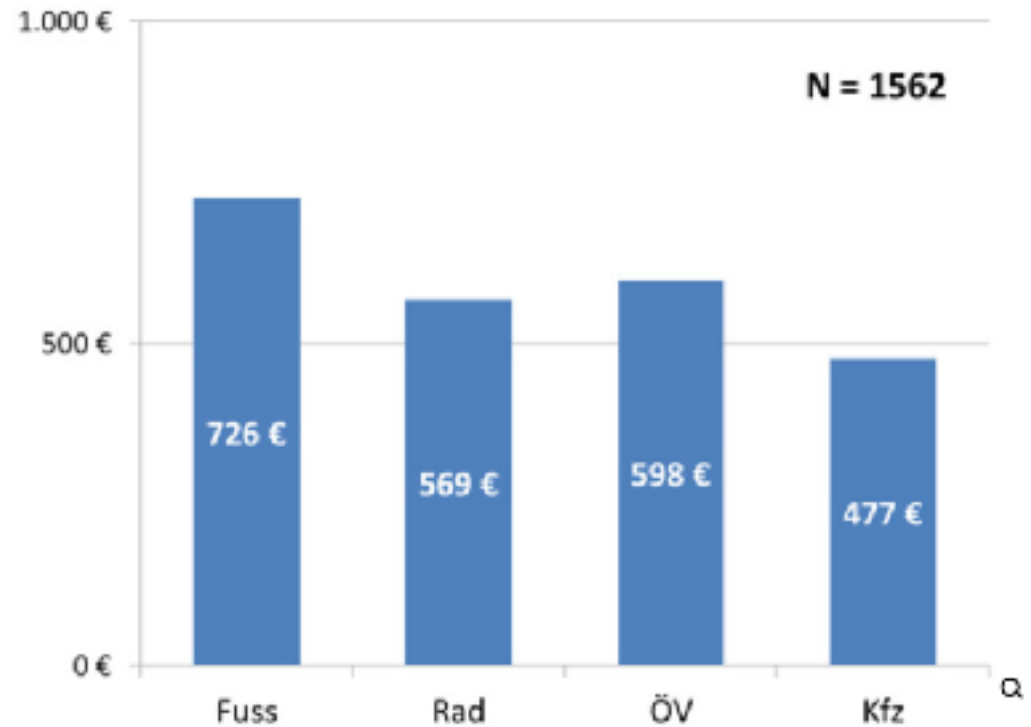


Abbildung 3: Umsatz im Mittel je Kundin/Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel; Quelle: Große, C.; Böhmer, J. (2019)

Pause



Fußverkehr und Einzelhandel

Bremen, die Stadt der Kurzen Wege

Podiumsdiskussion



Warum tut sich der Einzelhandel so schwer?

Input von Olaf Orb

Syndicus

Standortpolitik, Häfen, Verkehr

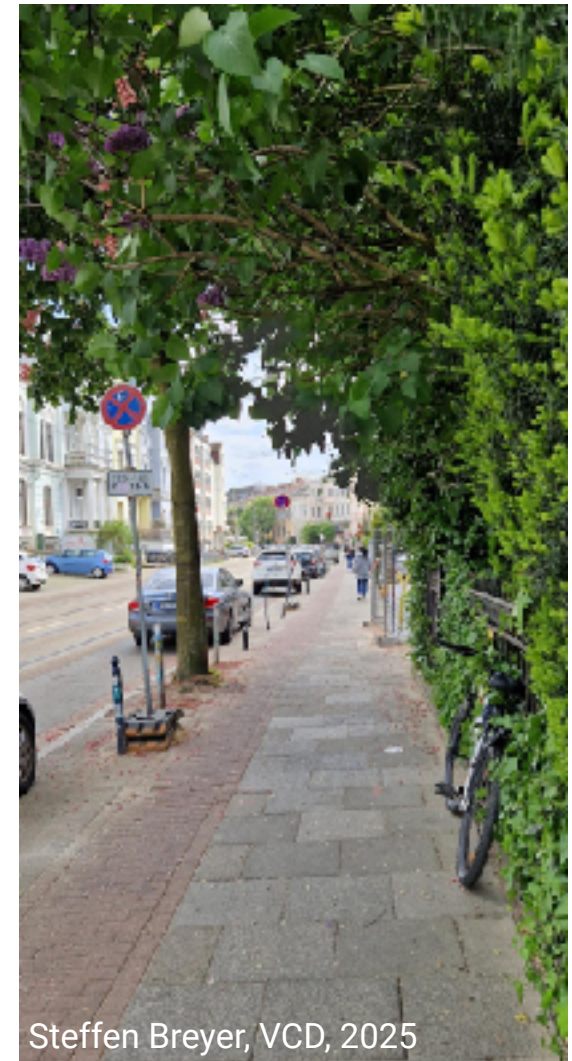
Handelskammer Bremen



Flächengerechtigkeit für Alle

Zeit für
Nachfragen

...auf in die
Diskussion



Steffen Breyer, VCD, 2025

Carl Stermann-Lücke, Vorsitzender des VCD Bremen e. V.

"Offene Runde Mobilitätswende" wird zum "After-Work-Gespräch"

Montag, 12.5.2025, 17:00 - 19:00 Uhr

im Umzu auf dem Hanseatenhof/Papenstraße

mit der Stadt- und Regionalplanerin Angelika Schlansky von Fuss e.V.

Aktiventreffen

Montag, 19.05.2025, 18:30 - 20:00 Uhr (jetzt immer 30 Minuten später)

Bornstraße 14/15

Jede*r kann eine Kleinigkeit zum Knabbern mitbringen.

Es gibt Tee und Wasser und viele schöne Themen.

Mitgliederversammlung 2025 des VCD Bremen

Montag 23.06.2025, 18:30 Uhr

Bachstraße 38, 28199 Bremen (Blaues Haus, die Räume sind barrierefrei)

Weitere Veranstaltungen



Flächengerechtigkeit für Alle

Nr. 1: Gehwegparken

Nr. 2: Fußverkehr und Einzelhandel

Nr. 3: Quo Vadis, Bremen?

mit Angelika Schlansky, Fuss e. V.

12.5., UMZU, Hanseatenhof, 17:00 Uhr



Link zur Veranstaltungsreihe

Nr. 4: Wohnen und Mobilität

mit Sandra Reinert (Referentin für Fußverkehr, SBMS), Wohnungswirtschaft, u. v. m., Mitte September, Zeit und Ort werden noch bekannt gegeben

Nr. 5: Verkehrswende mit wenig Geld

Abschlussworkshop mit Beiratssprecher:innen, Quartiersbeauftragten, Bürger:innen

u. a. mit Roland Stimpel, Fuss e. V. Bundesverband

17. oder 19.11., Zeit und Ort werden noch bekannt gegeben

... und für alle Fälle: der Newsletter



Start · Infothek · Newsletter

Newsletter

VCD-Bremen-News

erscheint monatlich für Mitglieder und Interessierte

Zum Bestellen oder Abbestellen, schicken Sie uns bitte eine Email.
bremen@vcd.org

VCD-Bremen-News 2025

■ [VCD-Bremen-News_03_-_2025.pdf](#)



Gleich hier bestellen und „mitgehen“:
<https://bremen.vcd.org/infothek/newsletter>



Link zur Veranstaltungsseite „Zu Fuss in Bremen“
<https://bremen.vcd.org/themen/veranstaltungsreihe-zufuss>

**Vielen Dank für's Zuhören und Mitmachen.
Kommt / kommen Sie gut nach Hause!**

zuFuSS 
Flächengerechtigkeit für Alle

