

Welche ökonomischen Effekte kann der Radverkehr für das Pankower Tor haben?

Verfasser: Tobias Kraudzun, Hans Hagedorn

Datum: 11. Jan. 2019

Wie viele Radfahrende werden das Pankower Tor passieren?

Ist-Zustand:

Zählstelle Berliner Straße¹ **Tagesdurchschnitt** 2018 gesamt: **6288 Radfahrende**
(=Zählstelle mit den größten Zahlen außerhalb der innerstädtischen Zählstellen)

Wie viele Radfahrende würden bei Umsetzung der Radschnellverbindung 4

(=Kombination aus den in der RSV-Potentialanalyse RSV-PA² beschriebenen Trassenkorridoren (TK5: S.39) und 19 (TK19: S.65)) den **Einzelhandel am Pankower Tor passieren?**

Ist-Zustand + Verlagerungspotential PKW->Rad (aus RSV-PA, addiert für beide das Pankower Tor passierende Trassen):

6300 + 900 (TK5) + 2800 (TK19) = **10.000 Radfahrende**

In der Realität wird der Wert voraussichtlich noch höher sein, denn die RSV-PA betrachtet die Verbindung ohne die Wege zwischen Buch (Arbeitsplätze Campus Buch und Wohnen Buch) und Berlin.

Wie hoch ist die Kaufkraft von Radfahrenden (im Vergleich zu PKW fahrenden Kunden)?

Kunden die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) kommen, tauchen häufiger auf: Studien Zusammenhang Umsatz und Verkehrsmittel: sechs französische Städte, sowie Kopenhagen, Oregon, New York und Dublin:

- zwar ist Ausgaben pro Einkauf bei „Auto“-Kunden höher
- aber „Umweltverbundkunden“ besuchen Einzelhandel **häufiger zum Einkaufen** als „Auto-Kunden“.
- Für ca. **80 % der Umsätze** des Einzelhandels sorgen Umweltverbundkunden

¹ <http://www.eco-public.com/public2/?id=100032155>

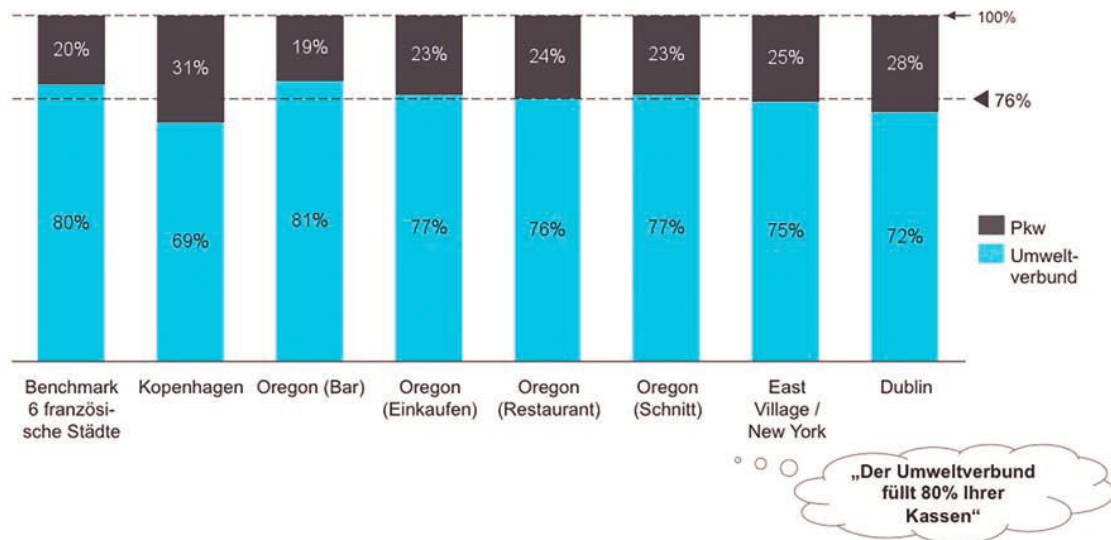
²

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/schnellverbindungen/download/Berlin_RSV-Endbericht.pdf

Knapp 80% der Umsätze des Einzelhandels bringen Kunden des Umweltverbunds mit



Zusammenstellung der Analysen zum Einkaufsverhalten; Angaben in %, wie viel vom Gesamtumsatz die jeweilige Verkehrsart beisteuert



Quelle: VDV-Ost 2017: Positionen Feb 2017:8

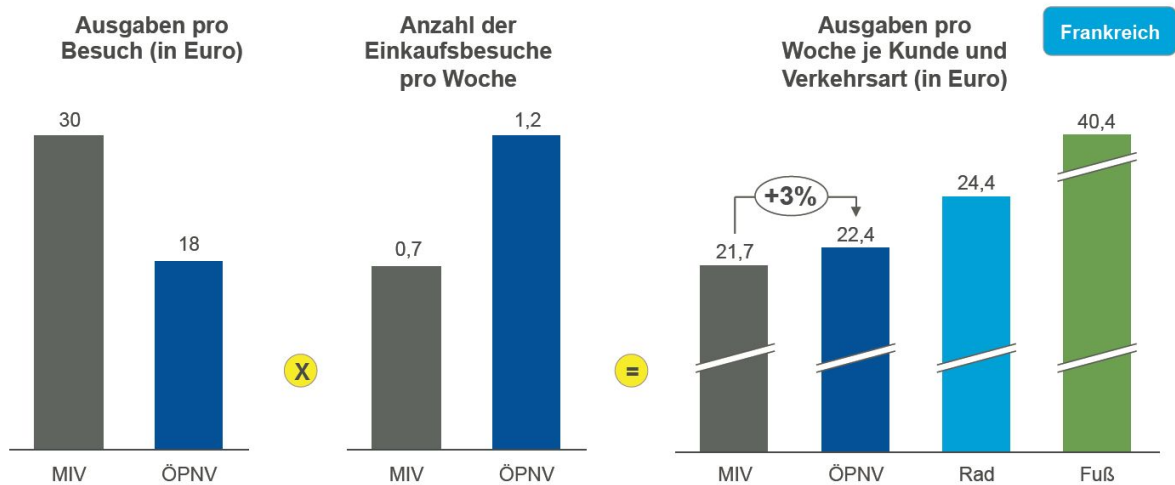
“Wer als stationärer Einzelhändler am Ende des Monats in die Kasse schaut, wird feststellen, dass die Kunden, die mit Bus und Bahn, dem Rad oder zu Fuß kommen, ihm wichtiger sein sollten. Für durchschnittlich 20 % des Gesamtumsatzes sorgen die Kunden, die mit dem Pkw kommen, **80 %** werden durch die **Kunden des Umweltverbunds** erbracht. Um den Faktor 4 sind also die Kunden des Umweltverbunds wichtiger.”

(Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Ost 2017: Städtische Mobilität in Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Die Bedeutung des ÖPNV heute und morgen. VDV-Positionen Feb 2017³)

Diese Zahlen variieren natürlich mit verkehrlichen Erschließung der Einzelhandelslagen.

³ <https://www.vdv.de/vdv-positionen-lang-januar-2017-rz-klein.pdf?forced=true>

Umsatz-Effekt für den Einzelhandel nach Verkehrsanteilen / Analyse über sechs Städte



1) Statistische Daten zum Einkauf mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Kundenbefragung in 6 französischen Stadtregionen. Quelle: Briche 200, aus <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferteile/downloads/for-a-04.pdf> und http://www.weekvandemobiliteit.be/system/files/bijlagen/velocommerce_2003_rapfin.pdf

Seite 25

Umsatz-Effekt für den Einzelhandel - 6 französische Stadtregionen. Quelle: Briche (2003): Piétons et cyclistes dynamisent le commerce de proximité, nach DIFU (2011): Forschung Radverkehr⁴

Einkaufsverhalten:

Höhere Kundentreue und durch insgesamt längere Verweildauer im Einzelhandel durch häufigere Einkäufe (Kennwert Einkaufshäufigkeit in Tagen: 123 Einkaufstage mit dem Pkw, 148 Einkaufstage mit dem Rad) Studie "Radfahren und Einkaufen"⁵

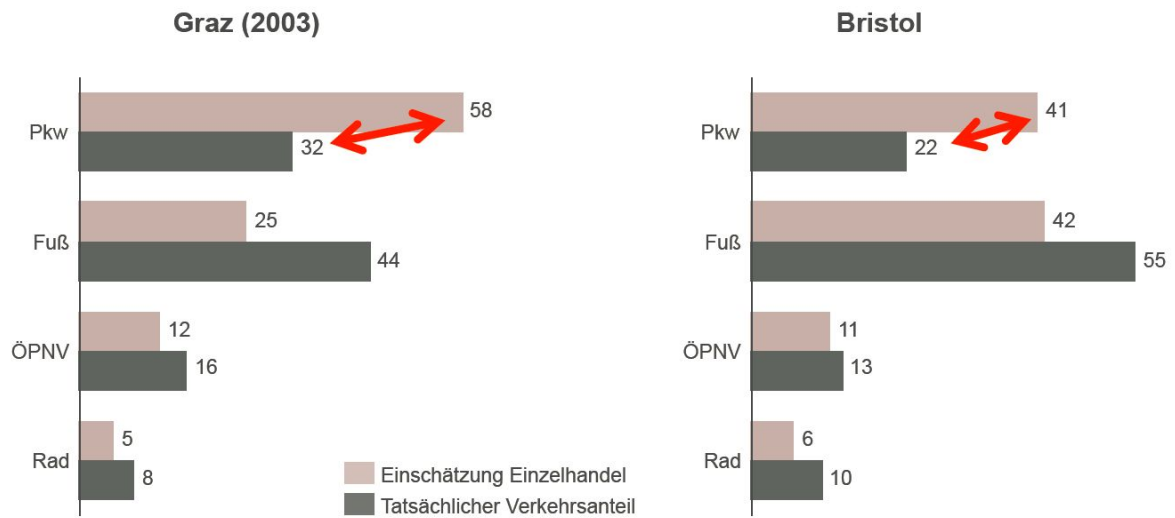
Die Einzelhändler schätzen oft fehlerhaft ein, mit welchem Verkehrsmittel die Kunden in die Geschäfte kommen. Beispielsweise würden aus Sicht der Einzelhändler doppelt so viele Kunden mit dem Auto anreisen als es tatsächlich der Fall ist.

⁴ https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-04.pdf

⁵

<https://www.bmnt.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/radfahren/radfahrenueinkaufen.html>

Einschätzungen und tatsächliche Verkehrsanteile in Graz und Bristol durch Einzelhandel bzgl. der Anreise der Kunden



1) <http://cidadanialxmob.tripod.com/shoppersandhowtheytravel.pdf/> Sustrans

Verkehrsanteile: *Einschätzung Einzelhandel vs. tatsächlich Graz und Bristol. Quelle: Sustrans-Studie⁶, ARGUS (2009): Einkaufsverhalten in Graz und Umgebung*

⁶ <http://cidadanialxmob.tripod.com/shoppersandhowtheytravel.pdf>