

## rAvenue

Einfluss von Verkehrsberuhigungs-maßnahmen auf die lokale Wirtschaft in österreichischen Klein- und Mittelstädten

|                                     |                                                                                                          |                        |            |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------|
| <b>Programm / Ausschreibung</b>     | Leuchttürme eMobilität, Zero Emission Mobility, Zero Emission Mobility 2025 inkl ZEM, DTM & Rail4Climate | <b>Status</b>          | laufend    |
| <b>Projektstart</b>                 | 01.09.2026                                                                                               | <b>Projektende</b>     | 31.08.2027 |
| <b>Zeitraum</b>                     | 2026 - 2027                                                                                              | <b>Projektlaufzeit</b> | 12 Monate  |
| <b>Barwert der Projektförderung</b> | € 120.047                                                                                                |                        |            |
| <b>Keywords</b>                     | Verkehrsberuhigung, Mobilitätswende, lokale Wirtschaft, Einzelhandel                                     |                        |            |

## Projektbeschreibung

### Ausgangssituation und Motivation

Die innerstädtische Wirtschaft in österreichischen Klein- und Mittelstädten befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel: geändertes Konsumverhalten, Konkurrenz durch Onlinehandel und periphere Shopping Center sowie Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie überlagern sich. Verkehrsberuhigende Maßnahmen spielen in diesem Kontext eine wichtige Rolle – ihre Wirkung auf die lokale Wirtschaft ist jedoch bislang nur lückenhaft erforscht. Umgestaltungsprozesse in City-Geschäftsbereichen sehen sich regelmäßig mit dem Widerstand lokaler Wirtschaftstreibender konfrontiert, die Umsatzeinbußen durch eingeschränkte Pkw-Erreichbarkeit befürchten. Gleichzeitig legen internationale Studien nahe, dass Gewerbetreibende die Bedeutung des Pkw-Verkehrs oft überschätzen, während Zu-Fuß-Gehende einen größeren Umsatzbeitrag leisten als angenommen. Für österreichische Klein- und Mittelstädte – mit spezifischen Kontextbedingungen wie höherer Pkw-Abhängigkeit und schwächerem ÖPNV-Angebot – fehlt jedoch belastbare Evidenz nahezu vollständig.

### Ziele und Innovationsgehalt

rAvenue schließt diese Lücke durch die erstmalige systematische Untersuchung der wirtschaftlichen Wirkungen von Verkehrsberuhigung in österreichischen Städten bis ca. 65.000 EW. Das Projekt setzt ein innovatives zweistufiges Forschungsdesign um, das einer expliziten Wirkungskettenlogik folgt: Verkehrsberuhigung → Fußverkehrsfrequenz → wirtschaftliche Entwicklung. Ebene 1 (Detailanalyse Längsschnitt, 10–20 Städte) untersucht die ökonomischen Effekte im Vorher-Nachher-Vergleich anhand von Umsatzentwicklung, Fluktuation, Fußverkehrsfrequenzen, Branchenstruktur und Immobilienpreisen. Vertiefend werden Einzugsbereiche und Kund:innenresonanz analysiert. Ebene 2 (Überblicksanalyse Querschnitt, 20–30 Städte) quantifiziert den Zusammenhang zwischen Verkehrsberuhigung und Fußverkehr auf breiter empirischer Basis, u.a. mit disaggregierten Rasterdaten. Ein Difference-in-Differences-Ansatz ermöglicht als quasi-experimentelle Strategie eine bestmögliche Annäherung an kausale Effekte. rAvenue kombiniert dabei erstmals GIP-Zeitreihen (2017–2025), die S+M-Standortdatenbank (ca. 80.000 Datensätze), Mobilfunkdaten, rasterbasierte Erreichbarkeitsindikatoren, Modal-Split-Modelle (GENERATE), Walkability-Scores (NetAScore), Parkraummanagement und

qualitative Primärerhebungen. Diese Datenbasis ist anderweitig nicht am Markt verfügbar. Maßnahmentypen werden systematisch differenziert: straßenpolizeiliche Verordnungen, bauliche Umgestaltungen, temporäre Interventionen und Parkraummaßnahmen. Gender und Diversität sind als integrale Forschungsdimension verankert.

### Angestrebte Ergebnisse

rAvenue liefert (1) eine belastbare, differenzierte Evidenzbasis zu den wirtschaftlichen Wirkungen von Verkehrsberuhigung – nach Stadttyp, Maßnahmenart und raumstrukturellen Kontextbedingungen. Die Ergebnisse ermöglichen eine Versachlichung emotionalisierter Debatten und unterstützen künftige Umgestaltungsprozesse, indem deren wirtschaftliche Effekte besser vorab beurteilt werden können. Die (2) Aufbereitung erfolgt zielgruppenspezifisch: Policy Brief für politische Entscheidungsträger:innen, Stakeholder-Factsheets für Wirtschaftstreibende und Planungsverantwortliche sowie ein veröffentlichungsfähiger Endbericht. rAvenue leistet damit einen direkten Beitrag zur Überwindung einer zentralen Umsetzungsbarriere der Mobilitätswende.

## Abstract

### Background and motivation

The local economy in Austrian small and medium-sized towns is undergoing profound structural change: shifting consumer behavior, competition from e-commerce and peripheral shopping centres, and the lingering effects of the COVID-19 pandemic are compounding. Traffic calming measures play an important role in this context – yet their impact on local economies remains largely under-researched. Redesign processes in city centre retail areas regularly face resistance from local businesses, who fear revenue losses due to reduced car accessibility. At the same time, international studies suggest that retailers often overestimate the importance of car traffic, while pedestrians contribute more to turnover than commonly assumed. For Austrian small and medium-sized towns – characterised by higher car dependency and weaker public transport provision – robust evidence is almost entirely lacking.

### Objectives and innovation

rAvenue closes this gap through the first systematic investigation of the economic effects of traffic calming in Austrian towns with up to approx. 65,000 inhabitants. The project implements an innovative two-tier research design following an explicit impact chain logic: traffic calming → pedestrian frequency → economic development. Tier 1 (detailed longitudinal analysis, 10–20 towns) examines economic effects in a before-and-after comparison based on turnover trends, business turnover/vacancy rates, pedestrian frequencies, sector composition and property prices. Additionally, catchment areas and customer perceptions are analysed in depth. Tier 2 (cross-sectional overview analysis, 20–30 towns) quantifies the relationship between traffic calming and pedestrian activity on a broad empirical basis, including disaggregated raster data. A difference-in-differences approach serves as a quasi-experimental strategy enabling the best possible approximation of causal effects. rAvenue combines, for the first time, GIP time series data (2017–2025), the S+M retail location database (approx. 80,000 records), mobile phone data, raster-based accessibility indicators, modal split models (GENERATE), walkability scores (NetAScore), parking management data and qualitative primary surveys. This database is not available on the market otherwise. Measure types are systematically differentiated: traffic regulations, physical redesigns, temporary interventions and parking measures. Gender and diversity are embedded as an integral research dimension.

### Expected results

rAvenue delivers (1) a robust, differentiated evidence base on the economic effects of traffic calming – by town type,

measure type and spatial-structural context conditions. The results enable a more objective, evidence-informed discourse and support future redesign processes by allowing their economic effects to be better assessed in advance. (2) Results are prepared for specific target groups: a policy brief for political decision-makers, stakeholder factsheets for businesses and planning authorities, and a publishable final report. rAvenue thus makes a direct contribution to overcoming a key implementation barrier of the mobility transition.

### **Projektkoordinator**

- tbw research GesmbH

### **Projektpartner**

- netwiss OG
- Schimmel, DI Elke
- Standort- u. Marktberatungsgesellschaft m.b.H.