



Sachstand

**Entwicklung von Modal Split, Handel und Gastronomie sowie
Aussagen zur Lebensqualität in ausgewählten Städten**

**Entwicklung von Modal Split, Handel und Gastronomie sowie
Aussagen zur Lebensqualität in ausgewählten Städten**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 028/20
Abschluss der Arbeit: 27. April 2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Lebensqualität-Ranking 2019	4
2.1.	Lebensqualität-Ranking nach Mercer	4
2.2.	Lebensqualität nach NUMBEO	6
2.2.1.	Kopenhagen	7
2.2.2.	Zürich	7
2.2.3.	Wien	8
2.2.4.	Birmingham	8
2.2.5.	New York	9
2.2.6.	San Francisco	9
2.3.	Sonstiges	10
3.	Modal Split	10
3.1.	Kopenhagen	10
3.2.	Zürich	11
3.3.	Wien	12
3.4.	Birmingham	13
3.5.	New York	14
3.6.	San Francisco	15
3.7.	Sonstiges	16
4.	Handel und Gastronomie	19
4.1.	Kopenhagen	21
4.2.	Zürich	21
4.3.	Wien	21
4.4.	Birmingham	22
4.5.	New York	22
4.6.	San Francisco	24
5.	Zusammenfassung	25
6.	Anlagen	25

1. Einleitung

Diese Arbeit stellt nach Absprache mit dem auftraggebenden Büro für die ausgewählten Städte Kopenhagen, Zürich, Wien, Birmingham, New York und San Francisco Aussagen zur Lebensqualität sowie zu der Entwicklung des Modal Split, des Handels und der Gastronomie dar, sofern Daten hierzu eruiert werden konnten. Die Frage nach einem gegebenenfalls vorhandenen kausalen Zusammenhang der Entwicklungen in den einzelnen Bereichen ist **nicht** Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

Die Fragestellung ist komplex, da die gewünschten Informationen speziell und teilweise nicht unmittelbar recherchierbar sind. Die Ausführungen dieses Sachstands basieren daher neben eigenen Recherchen auf Anfragen bei den jeweiligen Ländern sowie auf Anfragen bei den jeweils zuständigen Behörden, die für die statistische Datenerhebung zuständig sind. Aufgrund der aktuellen Pandemiesituation blieben hierbei jedoch eine Vielzahl von Anfragen unbeantwortet.

2. Lebensqualität-Ranking 2019

Es gibt eine Vielzahl von Veröffentlichungen zur Lebensqualität. Diese sind in der Regel jedoch länderspezifisch. Untersuchungen zur Lebensqualität in Städten, die einen Vergleich der ausgewählten Städte erlauben, sind dagegen eher selten und wurden u.a. von Mercer in der Form eines Rankingverfahrens und von Numbeo zur Einschätzung der allgemeinen Lebensqualität durchgeführt, die im Folgenden beispielhaft betrachtet werden. Bei der Bewertung werden hierbei unterschiedliche Faktoren zugrunde gelegt. Diese orientieren sich in der Regel jedoch nicht - beziehungsweise nur eingeschränkt - an der verkehrlichen Situation in den Städten.

2.1. Lebensqualität-Ranking nach Mercer

Mercer, eine Tochtergesellschaft von Marsh & McLennan Companies¹, bietet Beratung und technologieorientierte Lösungen an, die Unternehmen dabei helfen sollen, die Bedürfnisse einer sich wandelnden Belegschaft in Bezug auf Gesundheit, Wohlstand und Karriere zu erfüllen.²

In diesem Zusammenhang bewertet Mercer u.a. die lokalen Lebensbedingungen in mehr als 450 untersuchten Städten weltweit. Die Lebensbedingungen werden anhand von 39 Faktoren, unterteilt in die folgenden zehn Kategorien, analysiert.³

- politisches und soziales Umfeld (politische Stabilität, Kriminalität, Strafverfolgung, etc.),
- wirtschaftliches Umfeld (Devisenbestimmungen, Bankdienstleistungen),
- sozio-kulturelles Umfeld (Verfügbarkeit von Medien und Zensur, Einschränkungen der persönlichen Freiheit),

1 Marsh & McLennan Companies stellen Dienstleistungen in den Bereichen Risiko, Strategie und Personal zur Verfügung.

2 Mercer beschäftigt mehr als 23.000 Mitarbeiter in 44 Ländern und ist in über 130 Ländern tätig. Siehe auch: <https://www.mercer.de/newsroom/47-prozent-der-arbeitnehmer-wuenschen-sich-mehr-flexibilitaet.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

3 <https://www.mercer.com/newsroom/2019-quality-of-living-survey.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

- medizinische und gesundheitliche Aspekte (medizinische Versorgung und Dienstleistungen, Infektionskrankheiten, Abwasser, Abfallentsorgung, Luftverschmutzung),
- Schulen und Bildung (Standards und Verfügbarkeit internationaler Schulen),
- öffentliche Dienstleistungen und Transport (Elektrizität, Wasser, öffentliche Verkehrsmittel, Verkehrsstaus usw.),
- Erholung (Restaurants, Theater, Kinos, Sport und Freizeit),
- Konsumgüter (Verfügbarkeit von Lebensmitteln/Tagesbedarf, Autos),
- Wohnen (Mietwohnungen, Haushaltsgeräte, Möbel, Wartungsdienste) sowie
- natürliche Umwelt (Klima, Erfassung von Naturkatastrophen).

Die zehn bestplatzierten Städte im Jahr 2019 sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Hierunter finden sich auch Wien (Platz 1), Zürich (Platz 2) und Kopenhagen (Platz 8).

Lebensqualität-Ranking nach Städten 2019:

Platz	Stadt	Land
1	Wien	Österreich
2	Zürich	Schweiz
3	Vancouver	Kanada
3	München	Deutschland
3	Auckland	Neuseeland
6	Düsseldorf	Deutschland
7	Frankfurt	Deutschland
8	Kopenhagen	Dänemark
9	Genf	Schweiz
10	Basel	Schweiz

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Angaben von Mercer.⁴

4 <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings> (zuletzt aufgerufen am 4.3.2020).

In der weiteren Platzierung finden sich San Francisco auf Platz 34, New York auf Platz 44 und Birmingham auf Platz 49.⁵

2.2. Lebensqualität nach NUMBEO

Numbeo ist eine globale Datenbank mit von Benutzern bereitgestellten Daten und bietet Informationen über die Lebensbedingungen in Städten und Ländern, einschließlich Lebenshaltungskosten, Wohnungsindikatoren, Gesundheitsversorgung, Verkehr, Kriminalität und Umweltverschmutzung.⁶

Der Lebensqualität-Index nach Numbeo versteht sich als eine Einschätzung der allgemeinen Lebensqualität in der Stadt. Zur Ermittlung wird hierbei eine empirische Formel verwendet, die folgende Komponenten berücksichtigt:⁷

- Kaufkraft-Index,
- Umweltverschmutzungs-Index,
- Verhältnis Wohnraumkosten zu Einkommen,
- Lebenshaltungskosten-Index,
- Sicherheits-Index,
- Gesundheitsversorgungs-Index,
- Pendelzeit-Index sowie
- Klima-Index.

Der aktuelle vollständige von NUMBEO erstellte Lebensqualitäts-Index findet sich unter:

https://www.numbeo.com/quality-of-life/rankings_current.jsp
(zuletzt aufgerufen am 25.3.2020).

Im Folgenden werden die Lebensqualität-Indexe der ausgewählten Städte aufgeführt. Hierbei ist zu beachten, dass diese tagesaktuell und damit gewissen Schwankungen unterworfen sind.

5 <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings> unter „Show/hide full ranking“ (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

6 <https://www.numbeo.com/cost-of-living/> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

7 <https://de.numbeo.com/lebensqualit%C3%A4t/erl%C3%A4uterung-der-indices> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

2.2.1. Kopenhagen

Kaufkraft-Index	93,25	Moderat
Sicherheits-Index	75,06	Hoch
Gesundheitsversorgungs-Index	78,59	Hoch
Klima-Index	83,74	Sehr hoch
Lebenshaltungskosten-Index	80,61	Moderat
Verhältnis Immobilienpreise zu Einkommen	8,74	Moderat
Pendelzeit-Index	28,64	Niedrig
Umweltverschmutzungs-Index	20,89	Niedrig
Lebensqualität-Index:	189,13	Sehr hoch

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von NUMBEO (<https://de.numbeo.com/lebensqualit%C3%A4t/stadt/Kopenhagen>, zuletzt aufgerufen am 24.3.2020).

2.2.2. Zürich

Kaufkraft-Index	130,41	Sehr hoch
Sicherheits-Index	82,94	Sehr hoch
Gesundheitsversorgungs-Index	73,54	Hoch
Klima-Index	81,48	Sehr hoch
Lebenshaltungskosten-Index	121,35	Sehr hoch
Verhältnis Immobilienpreise zu Einkommen	8,29	Moderat
Pendelzeit-Index	33,92	Niedrig
Umweltverschmutzungs-Index	17,19	Sehr niedrig
Lebensqualität-Index:	201,36	Sehr hoch

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von NUMBEO (<https://de.numbeo.com/lebensqualit%C3%A4t/stadt/Z%C3%BCrich>, zuletzt aufgerufen am 24.3.2020).

2.2.3. Wien

Kaufkraft-Index	84,37	Moderat
Sicherheits-Index	76,24	Hoch
Gesundheitsversorgungs-Index	78,96	Hoch
Klima-Index	81,77	Sehr hoch
Lebenshaltungskosten-Index	61,83	Niedrig
Verhältnis Immobilienpreise zu Einkommen	13,87	Hoch
Pendelzeit-Index	26,50	Niedrig
Umweltverschmutzungs-Index	18,59	Sehr niedrig
Lebensqualität-Index:	185,00	Sehr hoch

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von NUMBEO (<https://de.numbeo.com/lebensqualitaet/C3%A4t/stadt/Wien>, zuletzt aufgerufen am 24.3.2020).

2.2.4. Birmingham

Kaufkraft-Index	81,89	Moderat
Sicherheits-Index	42,25	Moderat
Gesundheitsversorgungs-Index	73,75	Hoch
Klima-Index	87,66	Sehr hoch
Lebenshaltungskosten-Index	59,90	Niedrig
Verhältnis Immobilienpreise zu Einkommen	7,22	Niedrig
Pendelzeit-Index	32,17	Niedrig
Umweltverschmutzungs-Index	47,87	Moderat
Lebensqualität-Index:	151,40	Sehr hoch

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von NUMBEO (<https://de.numbeo.com/lebensqualitaet/C3%A4t/stadt/Birmingham>, zuletzt aufgerufen am 24.3.2020).

2.2.5. New York

Kaufkraft-Index	100,00	Hoch
Sicherheits-Index	54,92	Moderat
Gesundheitsversorgungs-Index	64,93	Hoch
Klima-Index	79,66	Hoch
Lebenshaltungskosten-Index	100,00	Hoch
Verhältnis Immobilienpreise zu Einkommen	10,55	Moderat
Pendelzeit-Index	43,07	Moderat
Umweltverschmutzungs-Index	54,36	Moderat
Lebensqualität-Index:	141,66	Hoch

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von NUMBEO (<https://de.numbeo.com/lebensqualitaet/C3%A4/stadt/New-York>, zuletzt aufgerufen am 24.3.2020).

2.2.6. San Francisco

Kaufkraft-Index	138,85	Sehr hoch
Sicherheits-Index	46,56	Moderat
Gesundheitsversorgungs-Index	67,26	Hoch
Klima-Index	97,26	Sehr hoch
Lebenshaltungskosten-Index	88,68	Moderat
Verhältnis Immobilienpreise zu Einkommen	7,53	Moderat
Pendelzeit-Index	51,86	Hoch
Umweltverschmutzungs-Index	42,49	Moderat
Lebensqualität-Index:	167,48	Sehr hoch

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von NUMBEO (<https://de.numbeo.com/lebensqualitaet/C3%A4/stadt/San-Francisco>, zuletzt aufgerufen am 24.3.2020).

2.3. Sonstiges

Ein Ländervergleich der Vereinten Nationen für das Jahr 2018 kam zu dem Ergebnis, dass die Menschen weltweit in Norwegen die höchste Lebensqualität genießen. Damit belegte Norwegen erneut den ersten Platz des „*Indexes der menschlichen Entwicklung*“. Das Ranking wurde herausgegeben vom UN-Entwicklungsprogramm UNDP.⁸ Die Schweiz lag auf Platz zwei des Indexes, gefolgt von Irland. Deutschland teilte sich mit Hongkong Platz vier.⁹

Auch der *OECD-Better Life Index* kommt zu dem Ergebnis, dass Norwegen im Vergleich mit anderen Ländern des Better Life Index nach vielen Messgrößen der Lebensqualität sehr gut abschneidet. Norwegen führe den Vergleich im Themenbereich Sicherheit an und seine Werte lägen in den Themenbereichen subjektives Wohlbefinden, Umwelt, Zivilengagement, Wohnen, soziale Beziehungen, Gesundheit, Beschäftigung und Bildung über dem Durchschnitt. Die Rankings basieren auf frei zugänglichen, ausgewählten Daten.¹⁰

3. Modal Split

3.1. Kopenhagen

In der Veröffentlichung der Stadt Kopenhagen „Copenhagen City of Cyclists. Facts & Figures 2017“ sind unter dem Link:

http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf

(zuletzt aufgerufen am 30.3.2020)

verschiedene Modal Split – Darstellungen, wie z.B. zu allen Fahrten in Kopenhagen, Fahrten zur Arbeit oder zum Studium in Kopenhagen, aufgeführt. Darüber hinaus findet sich auf Seite 4 eine Zeitreihe zur Entwicklung des Auto- und Fahrradverkehrs durch das Stadtzentrum in den Jahren 1970 bis 2016.

Zur weiteren Information wird auf die Studie „Verbreitung radikaler Systeminnovationen. Fallbeispiel Fahrradstadt Kopenhagen“ des *Borderstep Instituts für Innovation und Nachhaltigkeit* von Juni 2019 unter dem Link:

<https://www.borderstep.de/wp-content/uploads/2019/06/Fahrradstadt-Kopenhagen-Go20-06-2019-1.pdf> (zuletzt aufgerufen am 30.3.2020)

8 Siehe hierzu: Human Development. Report 2019. <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

9 Am besten lebt es sich in Norwegen. Stand: 9.12.2019. <https://www.tagesschau.de/ausland/lebensqualitaet-un-laenderindex-101.html> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2020).

10 <http://www.oecdbetterlifeindex.org/de/countries/norway-de/> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2020).

sowie auf den Link:

Fahrradstadt Kopenhagen

<https://www.diamantrad.com/blog/fahrradstadt-kopenhagen/>

(zuletzt aufgerufen am 30.3.2020)

hingewiesen.

3.2. Zürich

In der Schweiz wird alle fünf Jahre die Erhebung „Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)“ durchgeführt, die dazu dient, die Mobilität der Bevölkerung in der Schweiz statistisch zu erfassen. Es werden jeweils rund 60.000 zufällig ausgewählte Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Es wird ausgeführt:¹¹

„Der MZMV liefert unter anderem Antworten auf folgende Fragen:

- *Welche Distanzen legen die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz täglich zurück?*
- *Welche Verkehrsmittel verwenden sie dabei?*
- *Aus welchen Gründen ist die Bevölkerung unterwegs?*

Die Resultate der Erhebung ermöglichen unter anderem gezielte und faktenbasierte Entscheide in den Bereichen Verkehrspolitik und Raumplanung.“

Der aktuelle Bericht des schweizerischen Statistischen Bundesamtes „Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“ findet sich unter dem Link:

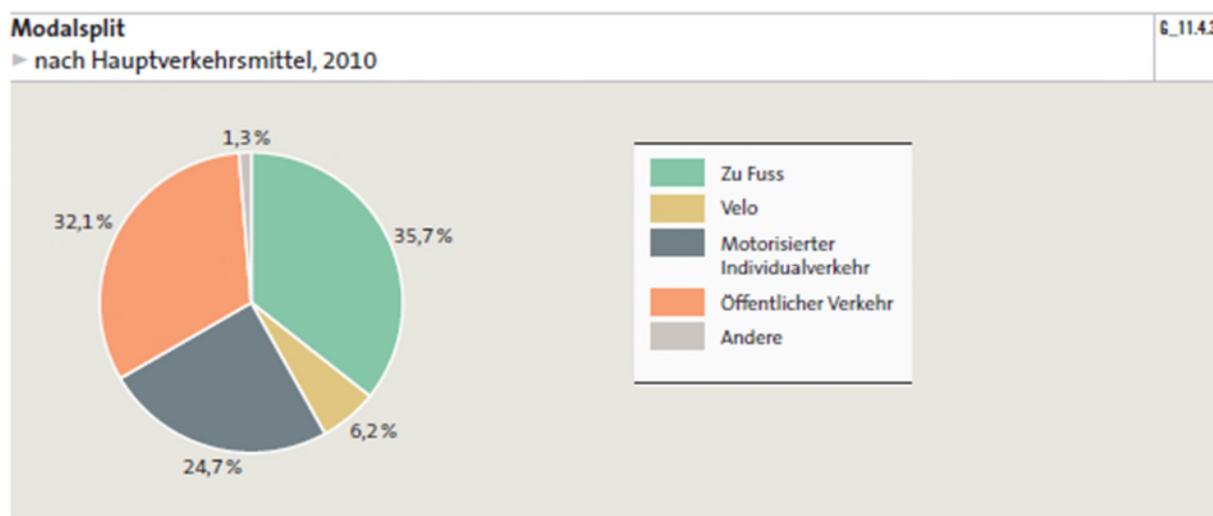
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tabellen-2015/hauptbericht.assetdetail.1840477.html> (zuletzt aufgerufen am 30.3.2020).

Er enthält u.a. für die Stadt Zürich statistische Angaben zu folgenden Aspekten:

- Anteile an der Tagesdistanz pro Person nach Wohnkanton; Strecken im Inland (S. 28);
- Kenngrößen der Mobilität der Einwohner/innen der zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen, 2015 (S. 59);
- Bedeutung der Verkehrsmittel in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen, 2015 (nach Wohnort- und nach Territorialprinzip) (S. 61);
- Bedeutung der Verkehrszwecke in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen, 2015 (nach Wohnort- und nach Territorialprinzip) (S. 62) sowie
- Hauptverkehrsmittel zum Flughafen bei Flugreisen, 2015; Anteile an der Anzahl Fahrten zum Startflughafen der Reise (S. 67).

11 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/erhebungen/mzmv.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

Der Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln in Zürich für das Jahr 2010 gestaltete sich wie folgt:



Quelle: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/prd/Deutsch/Statistik/Publikationsdatenbank/jahrbuch/2017/pdf/JB_2017_gesamt.pdf, S. 273 (zuletzt aufgerufen am 20.4.2020).

3.3. Wien

Auf den Internetseiten der Stadt Wien ist die prozentuale Entwicklung der Wahl der Verkehrsmittel in den Jahren 1993 bis 2019 wie folgt abgebildet:¹²

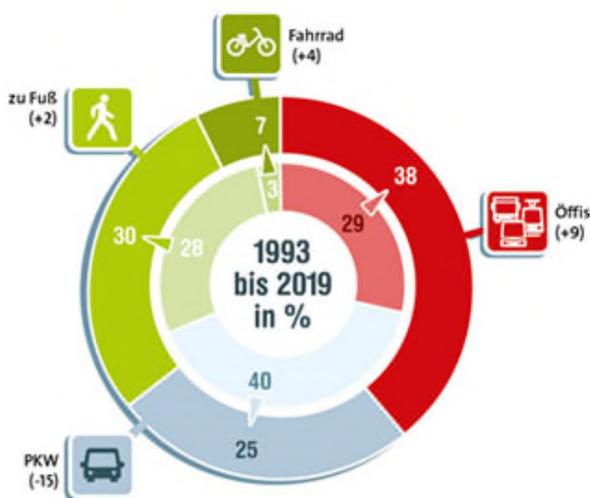
12 <https://www.wien.gv.at/verkehr/oeffentlich/oeffisbilanz.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

Modal Split 2019

So sind die Wienerinnen und Wiener unterwegs

Stand: 2019

Wahl der Verkehrsmittel 1993–2019 in %



Entwicklung des Anteils Öffentlicher Verkehr in %



Quelle: Wiener Linien

Nach Aussage der Stadt Wien blieb der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) auch im Jahr 2019 mit 38 % stabil. Im internationalen Vergleich bewertet die Stadt Wien dies als sehr hoch. Gleichzeitig mache der Fußabdruck der Wiener Linien nur rund ein Prozent des ökologischen Fußabdrucks der Stadt aus. Der Pkw-Verkehr in Wien sei 2019 um vier Prozent zum Vorjahr gesunken.¹³

3.4. Birmingham

Der Deloitte City Mobility Index¹⁴ zu Birmingham findet sich unter dem Link:

https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/Birmingham_GlobalCityMobility_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 30.3.2020).

Hier findet sich auch eine Abbildung des Modal Splits.

13 <https://www.wien.gv.at/verkehr/oeffentlich/oeffisbilanz.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

14 <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/focus/future-of-mobility/deloitte-urban-mobility-index-for-cities.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

3.5. New York

Der *Mobility Report New York City*¹⁵, der jährlich von dem *New York City Department of Transportation (DOT)* veröffentlicht wird, gibt Auskunft darüber, wie die Menschen sich in New York City bewegen. 2019 wurde erstmalig ein jährlicher Rückgang der U-Bahn-Fahrgastzahlen seit 2010 festgestellt. Darüber hinaus wurden eine positive Auswirkung der Zweiten Avenue U-Bahn sowie ein anhaltendes Bevölkerungs-, Beschäftigungs- und Tourismuswachstum in der Stadt wahrgenommen.

Es wird weiter ausgeführt, dass trotz dieses Wachstums z.B. der Fahrzeugverkehr in den Central Business District (CBD) und die U-Bahn-Fahrgastzahlen zurückgehen. Lange Zeit habe man den Rückgang des Straßenverkehrs als sinnvoll erachtet, da die U-Bahn-Fahrgastzahlen gewachsen seien und den Autoverkehr absorbiert hätten. Die Daten zeigten aber nun, dass die U-Bahn zu einigen der verkehrsreichsten Tageszeiten an ihre Kapazitätsgrenze stoßen könne. Das Verkehrsministerium untersuche weiterhin die Trends im Central Business District (CBD) durch einen Vergleich der Taxi-GPS-Geschwindigkeiten im CBD zu denen im Midtown Core. Die Geschwindigkeit in beiden Gebieten sei weiterhin rückläufig, wenn auch in geringerem Maße als in den vergangenen Jahren.¹⁶

Schlüsselindikatoren für den Verkehrssektor seien:

- die stadtweite Busgeschwindigkeit, die auf 7,58 mph zurückgegangen sei, den niedrigsten Wert, der im letzten Jahrzehnt aufgezeichnet worden sei,
- die jährliche Fahrgastzahl in den Bussen und U-Bahnen der Metropolitan Transportation Authority (MTA), die mit über 2,5 Milliarden Fahrgästen pro Jahr in 2017 immer noch sehr hoch sei sowie
- die Anzahl der Mietfahrzeugzulassungen, die weiter zugenommen habe. Es sei ein Anstieg von 22,7% zwischen 2016 und 2017 verzeichnet worden.

In diesem Jahr umfasse der Bericht auch andere Verkehrsdaten wie z.B. Klassifizierung, Reisekosten und Tageszeiten. Aufgrund der verwendeten videobasierten Technologie habe eine Fahrzeugklassifizierung an 51 Standorten in Manhattan, Inner Queens und der Innenstadt von Brooklyn durchgeführt werden können. Hierdurch sei es möglich gewesen, die Gesamtfahrzeuganzahl an jedem Standort, aber auch z.B. die Anzahl der Lastwagen, Busse und anderer spezifischer Klassen konkretisieren zu können. Taxis und Mietwagen hätten einen großen Teil zum Verkehr in Lower und Midtown Manhattan beigetragen. Privatfahrzeuge hingegen hätten nur einen geringen Anteil dargestellt.

Eine vergleichende Analyse zu City Bike- und Taxifahrten habe gezeigt, dass die Anzahl der Taxifahrten in den geografisch weiter entfernten Gebieten von Manhattan weitaus größer sei als die

15 *Mobility Report New York City*. August 2019. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-singlepage-2019.pdf> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

16 <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-singlepage-2019.pdf>, S. 7 (zuletzt aufgerufen am 23.3.2020).

der City Bike-Fahrten, während in den ausgewählten Gebieten von Queens und Brooklyn das Gegenteil der Fall gewesen sei.

In der stadtweiten DOT-Mobilitätserhebung 2018 wurden darüber hinaus Verhaltensweisen und Meinungen zur Mobilität in der Stadt abgefragt, um Informationen darüber zu erlangen, wohin die Menschen aus welchem Grund gehen würden. Diese kam zu dem Ergebnis, dass New York eine Stadt der Spaziergänger und Nutzer von nachhaltigem Transport, wie z.B. Fahrrad, Bus oder U-Bahn, bleibe.

Besonders hervorgehoben wurde in der stadtweiten Mobilitätsumfrage 2018, dass¹⁷

- 44,9 % der New Yorkerinnen und New Yorker mindestens einmal pro Woche eine Lieferung nach Hause erhielten;
- 64,1 % der gemeldeten Fahrten mit nachhaltigen Verkehrsmitteln durchgeführt wurden;
- 96 % der New Yorkerinnen und New Yorker zu Fuß von ihrer Wohnung zu einem öffentlichen Personennahverkehrsmittel (Transit) und 94% zu Fuß von diesem zurück (First Mile/Last Mile Trips) gehen.

Weitere statistische Angaben finden sich unter:

<https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-singlepage-2019.pdf>, S. 10 ff (zuletzt aufgerufen am 31.3.2020).

3.6. San Francisco

Nach Angaben der *San Francisco Municipal Transportation Agency* setzt sich der geschätzte Anteil der Verkehrsträger in San Francisco wie folgt zusammen:¹⁸

17 <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-singlepage-2019.pdf>, S. 8 (zuletzt aufgerufen am 23.3.2020).

18 Durch Klicken der rechten Maustaste kann man sich die Graphik in Tabellenform anzeigen lassen. <https://sfgov.org/scorecards/transportation/non-private-auto-mode-share> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

Geschätzter Anteil der Verkehrsträger in San Francisco

Jahr	Zu Fuß	Transit	Fahrrad	TNC¹⁹	Andere	Allein- fahrten	Fahrge- mein- schaften
2013	22 %	24 %	3 %	0 %	1 %	28 %	22 %
2014	24 %	26 %	2 %	1 %	1 %	30 %	16 %
2015	23 %	25 %	2 %	1 %	1 %	27 %	21 %
2016	25 %	24 %	2 %	2 %	1 %	30 %	16 %
2017	25 %	26 %	2 %	4 %	1 %	28 %	15 %
2019	22 %	22 %	2 %	5 %	1 %	31 %	17 %

Weitere statistische Informationen finden sich in dem *San Francisco Mobility Trends Report 2018*, der von der *San Francisco Municipal Transportation Agency* veröffentlicht wird, unter dem Link:

https://www.sfmta.com/sites/default/files/reports-and-documents/2019/01/sfmta_mobility_trends_report_2018.pdf (zuletzt aufgerufen am 31.3.2020).

3.7. Sonstiges

In einer Umfrage im Juli 2019 auf *Zukunft Mobilität*²⁰ zu der Frage: “Welche europäischen Städte fallen Ihnen ein, in denen die Ergebnisse einer mehrjährigen guten Verkehrsplanung und Verkehrspolitik beobachtet/begutachtet werden können?” wurden insgesamt 124 unterschiedliche Städte benannt. Die zehn meistgenannten Städte, darunter Kopenhagen (Platz 1), Wien (Platz 3) und Zürich (Platz 10), waren:²¹

19 TNC – Transportation Network Companies, wie z.B. Uber und Lyft.

20 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/> (zuletzt aufgerufen am 22.4.2020).

21 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/170323/analyse/verkehrswende-gute-beispiele-europa-verkehrspolitik-verkehrsplanung/> (zuletzt aufgerufen am 27.4.2020).

Stadt	Anzahl Nennungen
Kopenhagen	355
Amsterdam	238
Wien	146
Utrecht	137
Paris	63
Groningen	57
Oslo	55
London	51
Barcelona	49
Zürich	49

Zu dem Ergebnis wird ausgeführt:²²

„Kopenhagen scheint bei der Wahrnehmung von verkehrspolitischen best practice-Beispielen eine herausragende Rolle zu spielen. Drei von vier Befragten haben die dänische Hauptstadt angeführt. Gleiches gilt insbesondere für Amsterdam, Wien und Utrecht. Diese und andere Städte sind zum einen vergleichsweise häufig Gegenstand medialer Berichterstattung und aus diesem Grund sehr bekannt. Zum anderen verfolgen einige der meistgenannten Städte seit mehreren Jahrzehnten eine konsequente Verkehrspolitik (z.B. Zürich, Groningen, Wien) oder sind seit einigen Jahren verstärkt im Sinne eines stadtverträglicheren Verkehrs aktiv (z.B. Paris, Barcelona, Oslo). Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie bspw. die piétonnisation der Seineufer in Paris, die Schaffung von nahezu autofreien Innenstädten wie in Gent und Oslo oder die Superblocks in Barcelona dienen auf der politischen Ebene insbesondere ökologisch-sozialliberalen Parteien und Initiativen zur Profilierung. Die Maßnahmen werden daher PR-technisch entsprechend vermarktet und bieten insbesondere visuellen Medienformaten wie dem Fernsehen attraktive Bilder.

Es stellt sich jedoch die Frage, ob die punktuelle mediale Berichterstattung oder das wiederholte Aufführen einzelner Infrastrukturelemente oder Programme als sogenannte best practice-Beispiele hinreichender Beleg für ein stadtweites strukturelles und konsistentes verkehrs-

22 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/170323/analyse/verkehrswende-gute-beispiele-europa-verkehrspolitik-verkehrsplanung/> (zuletzt aufgerufen am 27.4.2020).

politisches Handeln sein kann. In einigen Städten erfolgt bspw. die Förderung des Radverkehrs primär zulasten des Fußverkehrs. Es kommt somit zu einer Flächenkonkurrenz innerhalb des Umweltverbunds statt zu einer Flächenumverteilung von der Verkehrsart mit den höchsten externen Kosten (MIV) hin zu wohlfahrtsmaximierenden Verkehrsarten. Ebenfalls ist die Bereitstellung von Parkraum insbesondere in Außenbezirken mitunter unreguliert, kostenfrei und widerspricht übergeordneten verkehrspolitischen Zielen. Auf regionaler oder nationaler Ebene werden Kapazitätserweiterungen im Straßennetz mit Argumenten der verbesserten Erreichbarkeit und des daraus folgenden wirtschaftlichen Wachstums gefordert, während im Binnenverkehr große Anstrengungen für eine Verkehrsverlagerung weg vom Pkw unternommen werden. Veränderungen der relativen Verkehrszusammensetzung (wegebezogener Modal Split) verdecken mitunter eine weiterhin ansteigende Verkehrsmenge im Straßennetz, die maßgeblich für die Belastung der lokalen Bevölkerung und der Umwelt ist.“

Das Wuppertal Institut für Umwelt, Klima, Energie verglich im Auftrag von Greenpeace auf der Grundlage offizieller Daten die einwohnerstärksten Städte in 13 Ländern mit Blick auf die Luftqualität, die Verkehrssicherheit, das ÖPNV-Angebot, das Mobilitätsmanagement durch die Politik sowie den Anteil von Radfahrern und Fußgängern. In der Studie „LIVING. MOVING. BREATHING.“²³ wurden folgende Städte, darunter Kopenhagen, Zürich und Wien, untersucht:

- Kopenhagen,
- Amsterdam,
- Oslo,
- Zürich,
- Wien,
- Madrid,
- Paris,
- Brüssel,
- Budapest,
- Berlin,
- London,
- Moskau sowie
- Rom.

In der Schlussfolgerung auf Seite 37 wird ausgeführt, dass die Förderung der nachhaltigen städtischen Mobilität in einer Stadt einfach klingen möge, wenn Experten die aktive Mobilität und den öffentlichen Verkehr gegenüber motorisierten Individualverkehrsmitteln als vorrangig bezeichnen. Die Umsetzung der Idee in die Praxis und die Erzielung von Ergebnissen, die zu weiteren Umsetzungen ermutigen würden, erfordere jedoch eine Änderung der politischen Einstellung zur Motorisierung, einen starken politischen Willen, vollständiges Einverständnis der politischen Entscheidungsträger sowie ein klares Verständnis für die Bedürfnisse der Menschen und die Attraktivität einer nachhaltigen Mobilität für die Menschen. Man habe zu Beginn der Studiererstellung u.a. aufgrund von Medienberichten erwartet, dass bestimmte Städte besser abschneiden

23 https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7033/file/7033_Living_Moving_Breathing.pdf (zuletzt aufgerufen am 25.3.2020).

würden als andere. Die empirische Analyse habe diese Wahrnehmung jedoch nur teilweise bestätigt. Die Analyse zeige, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs allein nicht ausreiche, um ein wirklich nachhaltiges städtisches Mobilitätssystem zu etablieren.

Die *INRIX²⁴ 2019 Global Traffic Scorecard* misst den Staustatus in mehr als 975 Städten in 43 Ländern und basiert auf einer dreijährigen Analyse der Mobilität in den am stärksten belasteten Städten der Welt. Es wird ausgeführt, dass dieses Mal zusätzlich Fahrrad- und ÖPNV-Reisezeitvergleiche sowie die Auswirkungen von Staus in den Städten untersucht worden seien.²⁵

Für die ausgewählten Städte ergibt sich folgendes Bild:

Stadt	Rang 2019 (Rang 2018)	Verlorene Stunden im Stau (Rang 2019)	Veränderung zum Vorjahr	Geschwindigkeit der letzten Meile
Kopenhagen	94 (91)	68	0 %	14
Zürich	161 (152)	50	-4 %	17
Wiener Neustadt	481 (474)	23	+3 %	19
Birmingham	62 (58)	80	-5 %	16
New York City	14 (16)	140	-4 %	11
San Francisco	30 (28)	97	-8 %	10

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von INRIX 2019 Global Traffic Scorecard (<https://inrix.com/scorecard/>, zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

4. Handel und Gastronomie

Die Situation von Handel und Gewerbe befindet sich derzeit nach Aussage des Handelsverbandes Deutschland (HDE) in einer generellen Umbruchsituation, da Verbraucher zunehmend Einkäufe

24 Das Unternehmen INRIX wurde 2005 gegründet und liefert u.a. Produkte für die Automobil- und Transportbranche wie Park- und Verkehrsinformationen und -lösungen in Echtzeit. Siehe auch: <https://inrix.com/about/> (zuletzt aufgerufen am 27.4.2020).

25 <https://inrix.com/scorecard/#> (zuletzt aufgerufen am 27.4.2020).

im Online-Handel tätigen. Die großen Lebensmittelketten sind weiterhin frequentiert, wodurch sich wiederum spezielle Anforderungen an die Güterversorgung ergeben.²⁶

Das *Statistische Bundesamt* stellte auf Anfrage zu den ausgewählten Städten für die drei Städte Kopenhagen, Wien und Birmingham folgende Daten aus der Eurostat Online Datenbank des *Statistischen Amtes der Europäischen Union* zur Verfügung:²⁷

Jahr	Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen		Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen und Kraft- rädern)		Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	
	2009	2014	2009	2014	2009	2014
DK01 - Hovedstaden ²⁸	4.864,8	6.712,8	Nicht verfügbar	Nicht verfügbar	11.517,3	13.596,7
AT13 - Wien	4.295,1	5.818,5	Nicht verfügbar	Nicht verfügbar	6.350,9	12.916,5
UKG3 – West Midlands ²⁹	6.258,0	10.017,1	Nicht verfügbar	Nicht verfügbar	13.998,9	16.043,2

Quelle: Mehrjährige Statistiken für den Handel (NACE Rev. 2, G) nach NUTS 2-Regionen³⁰ (Umsatz in Mio. Euro); Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 24.3.2020.

Darüber hinaus liegen in den dem Statistischen Bundesamt bekannten amtlichen europäischen bzw. internationalen Statistikquellen keine Informationen zu den ausgewählten Städten zu Umsatzzahlen im Bereich Handel und Gastronomie vor.

26 Telefonat mit dem HDE am 2.3.2020.

27 Email des Statistischen Bundesamtes vom 24.3.2020.

28 Übergeordnete NUTS 2-Region, die Kopenhagen enthält.

29 Übergeordnete NUTS 2-Region, die Birmingham enthält.

30 NUTS 2-Regionen sind Basisregionen für regionalpolitische Maßnahmen.
<https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/nuts/background> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

4.1. Kopenhagen

Informationen zu Kaufkraft und Konsumverhalten in Dänemark finden sich unter dem Link:

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/kaufkraft-und-konsum/daene-mark/kaufkraft-und-konsumverhalten-daenemark-18514#toc-anchor--1> (zuletzt aufgerufen am 31.3.2020)

und sind als **Anlage 1** beigefügt.

Weitere Informationen zu Kopenhagen liegen derzeit nicht vor.

4.2. Zürich

In der Veröffentlichung der Stadt Zürich „Handel im Wandel. Szenarien für den Detailhandel und die Auswirkungen auf die Stadt Zürich“³¹ ist die Stadtentwicklung Zürich der Frage nachgegangen, wie sich der in Umbruch befindliche Detailhandel, der die Versorgung der Bevölkerung sichert und den Stadtraum prägt, in Zukunft gestalten könnte.

Statistische Angaben zur Entwicklung von Umsatzzahlen zu Handel und Gastronomie wurden von den zuständigen Stellen nicht zur Verfügung gestellt.

Nach Aussage des Züricher Statistikamtes verfügt die Stadt Zürich nicht über entsprechende Daten.³²

Das Bundesamt für Statistik BFS publiziert monatliche Daten für die Gesamtschweiz, jedoch ohne regionale Abstufung.³³

4.3. Wien

Aus Österreich liegt die als **Anlage 2** beigefügte Leistungs- und Strukturstatistik zu Handel und Gastronomie (Wien) für die Jahre 2008 bis 2017 der STATISIK AUSTRIA vor.

In dem Forschungsbericht „Online-Handel. Trendanalysen zu Entwicklungen und Folgewirkungen auf Beschäftigungsstrukturen in Österreich“ (Wien 2016) im Auftrag der *Kammer für Arbeiter*

31 <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/stadt-der-zukunft/handel-im-wandel/Szenarien.html> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

32 Email der Statistik Stadt Zürich vom 15.4.2020.

33 Siehe hierzu: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/industrie-dienstleistungen/produktion-auf-traege-umsatz/tertiaerer-sektor.html> (zuletzt aufgerufen am 20.4.2020).

und Angestellte Wien wird u.a. auf die quantitativen Beschäftigungseffekte im Einzelhandel durch Online-Handel eingegangen.³⁴

4.4. Birmingham

Das *Office for National Statistics (ONS)* des Vereinigten Königreichs hat auf Anfrage die im November 2019 veröffentlichte „Annual Business Survey (ABS) - 2018 Provisional Results“ zur Verfügung gestellt, die wichtigste strukturelle Unternehmenserhebung des ONS (siehe **Anlage 3**).

In der ABS werden Finanzinformationen veröffentlicht von Unternehmen, die die nichtfinanzielle gewerbliche Wirtschaft³⁵ Großbritanniens repräsentieren (etwa zwei Drittel der britischen Wirtschaft). Zu den abgedeckten finanziellen Variablen gehören Umsatz, Käufe, Beschäftigungskosten, Investitionsausgaben und Lagerbestände. Anhand dieser Angaben kann die ungefähre Bruttowertschöpfung (aGVA) berechnet werden, die ein Maß ist für das von den befragten Unternehmen (und der Industrie oder dem Sektor, den sie repräsentieren) erwirtschaftete Einkommen abzüglich ihrer Vorleistungen an Waren und Dienstleistungen, die für die Produktion ihres Ergebnisses verbraucht werden. Es ist ein Beitrag für die Messung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) des Vereinigten Königreichs.³⁶

Detaillierte Analysen können über einen speziellen, kostenpflichtigen Analysedienst angefragt werden. Weitere Informationen zu dem Angebot finden sich unter:³⁷

<https://www.ons.gov.uk/businessindustryandtrade/business/businessservices/methodologies/annualbusinesssurveyabs> (zuletzt aufgerufen am 20.4.2020).

4.5. New York

Wallstreet-Online berichtete bereits im Dezember 2018, dass erstmalig seit elf Jahren Einzelhandelsketten mehr Geschäfte in New York City schließen würden, als sie eröffneten. Nach einem Studienergebnis des *Center for an Urban Future* würden vor dem Hintergrund steigender Mieten und einer anhaltenden Expansion von Amazon die Anzahl der Einzelhandelsfilialen 2018 um 0,3 Prozent auf 7.849 schrumpfen. Insgesamt 18 Ketten, darunter Aerosoles, Nine West, Easy Spirit, Toys 'R' Us, Quiznos und DKNY verließen demnach 2018 ihre Standorte in New York, wobei die meisten von ihnen Insolvenz hätten anmelden müssen. Besonders betroffen sei der Bekleidungseinzelhandel gewesen. Daneben gebe es Einzelhandelsketten, die die Anzahl ihrer Filialen

34 https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/betriebswirtschaft/Online-Handel_2017.pdf, S. 89 ff (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

35 Die nichtfinanzielle gewerbliche Wirtschaft besteht aus den Unternehmen der Industrie und des übrigen Produzierenden Gewerbes sowie des Handels- und Dienstleistungsbereichs ohne Kredit- und Versicherungswirtschaft. (siehe auch https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2009/07/auslandskontrollierte-unternehmen-072009.pdf?__blob=publicationFile, S. 682 (zuletzt aufgerufen am 21.4.2020).

36 <https://www.ons.gov.uk/businessindustryandtrade/business/businessservices/methodologies/annualbusinesssurveyabs> (zuletzt aufgerufen am 22.4.2020).

37 Email des Office for National Statistics vom 8.4.2020.

in New York reduzierten, wie z.B. Subway, Sunglass Hut, Staples und McDonald's. Allein Subway habe 103 Filialen geschlossen. Die meisten der Ketten, die ihren Standort vergrößerten, seien im Lebensmittel- und Mobilfunksektor tätig. Starbucks eröffnete demnach 15 neue Geschäfte, Dunkin' Donuts insgesamt 12 neue Filialen. Daneben sei T-Mobile das am schnellsten wachsende Einzelhandelsunternehmen gewesen.³⁸

In dem aktuellen *NYC Quarterly economic - update* findet sich folgende Abbildung (Stand: 1.4.2020):³⁹



Es wird dazu ausgeführt, dass die Wirtschaft der Stadt im 4. Quartal 2019 auf Jahresbasis um 2,4 Prozent gewachsen sei und damit das nationale Wirtschaftswachstum übertroffen habe, das im dritten Quartal noch bei 1,6 Prozent gelegen habe. Das erhöhte Wirtschaftstempo sei von einem starken Arbeitsmarkt und einem soliden Lohnwachstum, gemessen am durchschnittlichen Stundenlohn, angeführt worden.

Das US-BIP sei im 4. Quartal 2019 mit einer Jahresrate von 2,1 Prozent gestiegen, was der Wachstumsrate des Vorquartals entspreche. Der größte Beitrag zum BIP-Wachstum sei ein starker Rückgang der Importe gewesen. Die größte Wachstumsbremse sei ein Rückgang der Lagerinvestitionen. Die Verbraucherausgaben hätten 1,2 Prozentpunkte (Pp) zum BIP-Wachstum beigetragen, weniger als die 2,12 Pp im 3. Quartal 2019. Der Rückgang des Beitrags der Verbraucherausgaben sei in erster Linie durch eine deutliche Verringerung des Kaufs sowohl von langlebigen als auch von nicht langlebigen Gütern verursacht worden. Der Beitrag der Gebrauchsgüter sei von 0,56 Pp

38 <https://www.wallstreet-online.de/nachricht/11116188-filialsterben-new-yorker-einzelhandel-knickt-online-konkurrenz> (zuletzt aufgerufen am 15.4.2020).

39 <https://comptroller.nyc.gov/reports/new-york-city-quarterly-economic-update/> (zuletzt aufgerufen am 1.4.2020).

im 3. Quartal 2019 auf 0,15 Pp im 4. Quartal 2019 gefallen. Ebenso sei der Beitrag der Verbrauchsgüter von 0,53 Pp im 3. Quartal 2019 auf 0,11 Pp im 4. Quartal 2019 gefallen. Den größten Beitrag zum BIP-Wachstum habe ein Rückgang der Importe um 8,7 Prozent geleistet, der höchstwahrscheinlich auf die Zölle auf Waren aus China zurückzuführen sei. Die chinesischen Warenexporte in die USA hätten 21,2 Prozent aller US-Importe im Jahr 2018 ausgemacht. Im Jahr 2019 sei dieser Anteil auf 18,1 Prozent gefallen. Die US-Warenexporte nach China seien 2019 um 11,3 Prozent aufgrund der von China verhängten Vergeltungszölle gesunken. Trotz des Rückgangs der Exporte im Jahresverlauf seien die Exporte nach China im vierten Quartal 2019 wahrscheinlich als versöhnliches Zeichen angestiegen, das zu dem aktuellen Abkommen zwischen den USA und China geführt habe. Das Ergebnis, ein Rückgang der Importe aus China und ein schwächerer Rückgang der Exporte, habe zu diesem positiven Beitrag zum US-BIP geführt. Die Staatsausgaben hätten im 4. Quartal 0,47 Pp zum BIP-Wachstum beigetragen, davon 0,23 Pp auf Bundesebene und 0,23 Pp auf der Ebene der Bundesstaaten und der lokalen Regierungen. Die Ausgaben der Bundesregierung für den Nichtverteidigungsbereich seien im 4. Quartal 2019 auf Jahresbasis um 1,6 Prozent gestiegen und die Verteidigungsausgaben um 4,9 Prozent gewachsen.

Ein anhaltender Einbruch bei den privaten Investitionen habe 1,08 Prozentpunkte vom BIP-Wachstum abgezogen, nachdem im dritten Quartal 2019 0,17 Prozentpunkte und im zweiten Quartal 2019 1,16 Prozentpunkte abgezogen worden seien. Infolgedessen seien die privaten Bruttoinvestitionen im 4. Quartal 2019 um 6,1 Prozent gegenüber dem Vorquartal gesunken. Zwei wahrscheinliche Ursachen für den dritten vierteljährlichen Investitionsrückgang in Folge seien die nachlassende Wirkung des Stimulus-Effekts des Steuer- und Beschäftigungsgesetzes von 2017 sowie das Zögern angesichts der Unsicherheiten über den Verlauf der Handelsverhandlungen (die USA und China unterzeichneten im Januar 2020 ein vorläufiges "Phase 1"-Abkommen).

Schließlich sei die US-Inflationsrate, gemessen an der jährlichen Veränderung des Verbraucherpreisindex, im 4. Quartal 2019 um 2,0 Prozent gestiegen, während der Deflator der persönlichen Konsumausgaben (PCE) um 1,5 Prozent angestiegen sei.

Informationen zu Umsatzzahlen in der Gastronomie konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht eruiert werden.

4.6. San Francisco

Auf den Internetseiten der Stadt San Francisco finden sich die sogenannten „City Performance Scorecards“. Sie liefern zeitnahe Informationen über die Effizienz und Effektivität der Regierung von San Francisco in acht hervorgehobenen Dienstleistungsbereichen, darunter auch Verkehr und Wirtschaft. Ziel ist es, Bürger und politische Entscheidungsträger mit Informationen zu versorgen. Weitere Informationen hierzu finden sich unter:

<https://sfgov.org/scorecards/> (zuletzt aufgerufen am 20.4.2020).

Statistische Informationen zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) der San Francisco Bay Area von 2001 bis 2018 finden sich unter dem Link:

<https://www.statista.com/statistics/183843/gdp-of-the-san-francisco-bay-area/> (zuletzt aufgerufen am 20.4.2020).

Informationen zur Gastronomie konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht eruiert werden.

5. Zusammenfassung

Die Fragestellung zu dem vorliegenden Sachstands ist komplex. Es sollten zu ausgewählten Städten statistische Angaben zum Modal Split sowie zu Umsatzzahlen in Handel und Gastronomie eruiert werden. Darüber hinaus sollte die Lebensqualität in diesen Städten betrachtet werden. Im Laufe der Arbeit hat sich herausgestellt, dass die Faktenlage bezogen auf die ausgewählten Städte nicht in allen Aspekten der Arbeit qualitativ und quantitativ vergleichbar ist.

Zu dem Aspekt „Lebensqualität in Städten“ wurden beispielhaft die Untersuchungen von Mercer und Numbeo aufgeführt. Mercer führt hierbei ein Rankingverfahren durch, während Numbeo die allgemeine Lebensqualität bewertet, ohne diese in eine Rangfolge zu setzen. In beiden Untersuchungen konnten alle ausgewählten Städte eingeordnet werden. Die Bewertungskriterien sind jedoch unterschiedlich.

Ebenso konnten für alle ausgewählten Städte Aussagen zum Modal Split eruiert werden.

Die Darstellung der Umsatzzahlen in Handel und Gastronomie gestaltete sich hingegen schwierig. Die Ausführungen zu Abschnitt 4 basieren daher größtenteils auf eigenen Recherchen und erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Gesicherte Daten wurden lediglich aus Österreich zur Verfügung gestellt. Das Statistikamt Zürich verfügt nach eigenen Angaben nicht über entsprechende Daten und verweist auf das Bundesamt für Statistik, das jedoch nur Daten für die Gesamtschweiz, d.h. ohne regionale Abstufung, publiziert. Detailliertere Daten zu Birmingham könnten gegebenenfalls kostenpflichtig über einen speziellen Dienst beantragt werden. Anfragen zu Kopenhagen, New York und San Francisco blieben unbeantwortet.

6. Anlagen

- Anlage 1** Kaufkraft und Konsumverhalten – Dänemark. GTAI – Germany Trade & Invest. 16.11.2017.
- Anlage 2** Leistungs- und Strukturstatistik 2008 – 2017. STATISTIK AUSTRIA.
- Anlage 3** Annual Business Survey (ABS) - 2018 Provisional Results. Office for National Statistics (ONS).
