

POSITIONSPAPIER

E-DAMM BERUHIGEN, HANNOVER BEWEGEN

Potenziale einer Verkehrsberuhigung des Engelbosteler Damms als Positivbeispiel
für die hannoversche Verkehrswende

1. Einleitung

„Die Verkehrswende steht in Hannover politisch und gesellschaftlich noch immer vor einem Akzeptanzproblem.“

Die Landeshauptstadt Hannover (LHH) hat 2021 beschlossen, bis 2035 klimaneutral werden zu wollen [1]. Die kürzlich veröffentlichte Energie- und Treibhausgasbilanz der Stadt Hannover für 2024 zeigt jedoch, dass zwischen Ziel und Wirklichkeit noch eine große Lücke klafft (Abb. 1): Gegenüber dem Referenzjahr 1990 sind die Gesamtemissionen bislang noch nicht einmal um die Hälfte gesunken. Dabei ist die größte Bremse der Verkehrssektor. Hier sinken die Emissionen nicht nur zu langsam, sie steigen im Vergleich zu 1990 sogar weiter an. Eine Entwicklung, die unmissverständlich klar macht, wo Handlungsbedarf besteht.

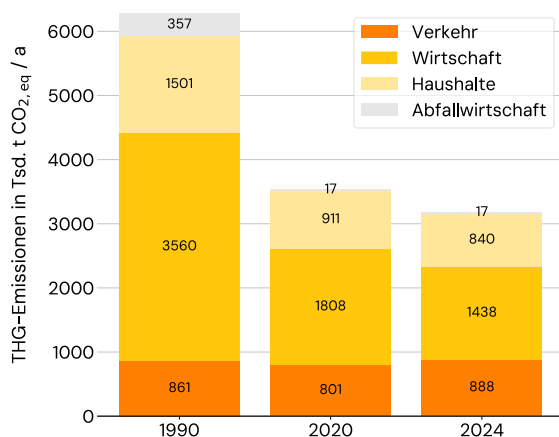


Abb. 1: Treibhausgasbilanz der LHH für 2024 [1]

Hannover braucht eine Verkehrswende. Die Emissionen im Verkehrssektor entstehen laut der Bilanz überwiegend (89%) durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Straßengüterverkehr (SGV) (Abb. 2). Etwa 60% davon sind den Autobahnabschnitten im Stadtgebiet zuzuordnen und dadurch kommunal nur begrenzt beeinflussbar. Die übrigen 40% entfallen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr in Hannover [1], also auf den Teil, den die

Stadt unmittelbar selbst gestalten kann. Dieser direkt beeinflussbare Anteil von MIV und SGV entspricht damit rund 36% der Verkehrsemissionen und etwa 10% der Gesamtemissionen der LHH.

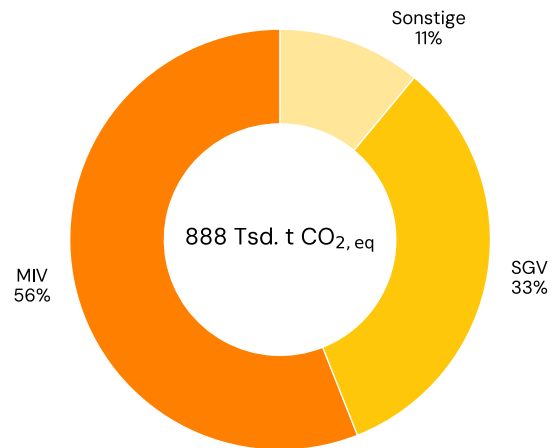


Abb. 2: Treibhausgasemissionen der LHH im Bereich Verkehr nach Verursachergruppen für 2024 [1]

Trotz allem zeigt sich, dass Veränderungen im Verkehrsraum politisch weiterhin stark umkämpft sind. Die Uneinigkeiten über das künftige Verkehrskonzept der Innenstadt eskalierten Ende 2023 sogar in einem Koalitionsbruch zwischen den Grünen und der SPD [2]. Die Verkehrswende steht in Hannover politisch und gesellschaftlich noch immer vor einem Akzeptanzproblem. Dabei konnten viele europäische Großstädte infolge progressiver Verkehrspolitik bereits große Erfolge mit deutlich reduzierten Treibhausgasemissionen verzeichnen [3, 4]. Zusätzlich zeigten sich hier weitere positive Effekte des reduzierten MIV: weniger Lärm und eine deutlich geringere Schadstoffbelastung. Aber was braucht es, um einen solchen Trend auch hier in Hannover auszulösen?

Unsere Antwort ist klar: Es braucht **Positivbeispiele**. Orte, an denen spürbar wird, was die Verkehrswende im Alltag bedeutet. Positivbeispiele sind kein „nice to have“. Sie sind eine Chance, um die Debatte aus dem Verzichtsmodus zu

holen. Denn zu oft wird Verkehrsberuhigung als Einschränkung verstanden. In der Praxis kann sie jedoch das Gegenteil leisten: mehr Sicherheit, mehr Aufenthaltsqualität, verlässliche Erreichbarkeit und effizientere Mobilität.

Als kulturelles Zentrum und Herz der Nordstadt bietet der Engelbosteler Damm, kurz „E-Damm“, das **Potenzial für ein solches Positivbeispiel**. Das kleinteilige Angebot an Läden, Restaurants und Cafés ist vergleichbar mit dem der Limmerstraße oder der Lister Meile. Die Verkehrssituation ist es bislang jedoch nicht: Parkende Autos, beengte Straßenräume und miteinander konkurrierende Verkehrsmittel prägen das Bild. Besonders im südlichen Teil werden Fuß- und Radverkehr ausgebremst, obwohl genau sie die Grundlage des lebendigen Stadtteils bilden, und die Mobilitätsbedürfnisse jener vernachlässigt, die kein Auto besitzen.

Hinzu kommt: Mit dem beschlossenen Veloroutennetz des Masterplan Mobilität 2025 hat die LHH die verkehrliche Weiterentwicklung des E-Damms und einhergehende finanzielle Mittel bereits vorgesehen [5]. Als eine von zwölf Velorouten soll mit der Veloroute 13 auch der E-Damm Teil der städtischen Radinfrastruktur werden. Im Gegensatz zu anderen Velorouten liegen bislang jedoch noch keine konkreten Planungen oder bauliche Umsetzungen vor. Gerade deshalb ist **jetzt der richtige Zeitpunkt**, um Einfluss auf die Gestaltung des E-Damms zu nehmen.

Die **Verkehrswende** darf nicht weiter als Verzichtsdebatte hängen bleiben, sondern **muss Vorteile liefern, die im Quartier sofort spürbar sind**. Der E-Damm eignet sich, um diesen Gewinn im Alltag sichtbar zu machen. Dieses Positionspapier zeigt datenbasiert, warum eine Verkehrsberuhigung des E-Damms zu einem wirkungsvollen Positivbeispiel werden kann – mit Perspektiven verschiedener

Akteure, Umfragen, Verkehrszählungen und konkreten Maßnahmenvorschlägen.

2. Motivation

„Einigkeit beim Handlungsbedarf. Verbesserungsvorschläge basieren jedoch auf Einzelwahrnehmungen.“

Dass die verkehrlichen Missstände am E-Damm nicht neu sind, zeigt auch ein Blick in den Abschlussbericht Sanierung Nordstadt von 2007 [6]. Dort werden bereits vor der Sanierung Probleme beschrieben, die der heutigen Lage in zentralen Punkten ähneln: hoher Parkdruck, Belastungen durch Durchgangsverkehr, Lärm und Abgase sowie mangelnde Sicherheit für Kinder und ältere Menschen. Der Bericht macht deutlich, dass die Probleme am E-Damm politisch schon seit langer Zeit anerkannt sind.

Ein solcher politischer Handlungsbedarf wird auch gegenwärtig gesehen. Das zeigen Gespräche, die wir mit dem **Bezirksrat Nord** und dessen **Fraktionen der Grünen und der SPD** geführt haben. Zwar wird die Situation aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet und teilweise verschieden bewertet. Fast alle Gesprächspartner*innen beschreiben die Verkehrssituation auf dem E-Damm jedoch als problematisch oder weisen darauf hin, dass spätestens im Rahmen der Planung der Veloroute 13 auch das grundlegende Verkehrskonzept des E-Damms überarbeitet werden muss.

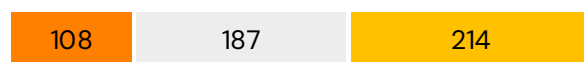
Zudem hinterlassen die Gespräche mit politischen Akteur*innen in der Nordstadt einen weiteren Eindruck: Viele Perspektiven und Vorschläge zur Umgestaltung des E-Damms oder zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Nordstadt basieren bislang **nicht auf belastbaren Daten**, sondern auf Annahmen, Einzelwahrnehmungen und Bauchgefühlen. Bestätigt wird dieses Bild in unseren Gesprächen mit der **Stabsstelle**

Mobilität, dem Tiefbauamt, Busfahrer*innen der Linien 100 und 200, der Üstra und Ladenbesitzer*innen. Auch hier können sich Einschätzungen meist nicht auf systematische Verkehrszählungen oder andere Datengrundlagen stützen.

Für die Planung wirksamer Maßnahmen braucht es aber genau das: eine belastbare Datengrundlage zur Verkehrssituation am E-Damm. Nur auf dieser Basis lässt sich beurteilen, wie sich der Verkehr tatsächlich zusammensetzt und ob der Durchgangsverkehr tatsächlich einen signifikanten Anteil einnimmt. Ohne diese Informationen bleibt unklar, an welchen Stellen Maßnahmen ansetzen müssen, um die Situation wirksam zu verbessern.

Ein zweiter wichtiger Baustein für nachhaltige Verkehrslösungen auf dem E-Damm sind die Wünsche und Zielvorstellungen der Anwohnenden. Die Gestaltung des Straßenraums sollte sich am Mobilitätsverhalten der Menschen orientieren, die vor Ort leben, und mit ihren Vorstellungen für die Zukunft des Stadtteils in Einklang gebracht werden. Eine Stadtteillumfrage aus 2021 von WASMITHERZ e.V. deutet bereits auf den Wunsch vieler Anwohnender nach einer Veränderung des Verkehrskonzepts der Nordstadt hin (Abb. 3).

„Fahrradfahren [in der Nordstadt] ist problemlos möglich und ungefährlich“ (Stimmen):



„Der E-Damm muss (teilweise) autofrei werden“ (Stimmen):



Keine Zustimmung | Teils/Teils | Zustimmung

Abb. 3: Umfrageergebnisse von WASMITHERZ e.V. 2021 [7]

Die von April bis Mai 2021 durchgeführte Umfrage mit über 50 Fragen liefert ein umfangreiches Stimmungsbild zur allge-

meinen Gestaltung des Stadtteils. Sie lässt jedoch keine differenzierte Auswertung der Haltung der Anwohnenden zu einer möglichen Verkehrsberuhigung oder ihres Nutzungsverhaltens im Alltag bezüglich des E-Damms zu.

Dieses Positionspapier setzt genau an diesen beiden Lücken an: Zum einen werden in Kapitel 3 die Ergebnisse einer Umfrage präsentiert, die sowohl das Mobilitätsverhalten von Menschen in der Nähe des E-Damms als auch ihre Haltung zu einer Verkehrsberuhigung des E-Damms erfassen. Zum anderen werden in Kapitel 4 die Ergebnisse einer von HannoverZero durchgeführten Verkehrszählung vorgestellt, die u. a. eine Beurteilung der Verkehrszusammensetzung und des Verhältnisses von Durchgangsverkehr, Zielverkehr und Quellverkehr ermöglicht (Kordonzählung).

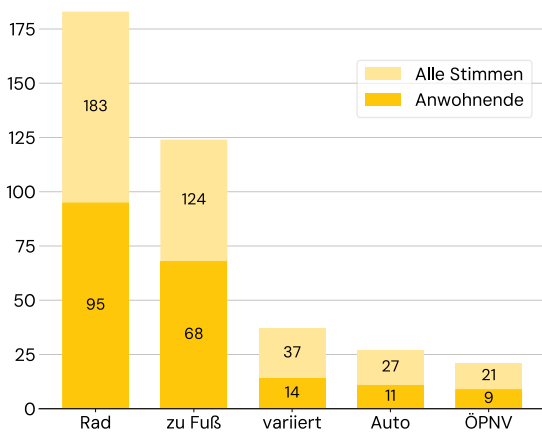
3. Umfragen

„Klares Votum: Anwohnende des E-Damms sowie Busfahrer*innen wollen nachweislich weniger Kfz-Verkehr.“

Um ein aussagekräftiges Meinungsbild der Anwohnenden und Besuchenden des E-Damms zur gegenwärtigen Verkehrssituation zu erhalten, hat HannoverZero Ende 2024 eine eigene Online-Umfrage mit dem Tool LimeSurvey durchgeführt [8]. Ziel war es, ein möglichst breites Meinungsbild zu erhalten. Zu diesem Zweck wurden 1000 Briefkasten-Flyer in den Nebenstraßen des südlichen E-Damms verteilt und 50 Aufsteller in Geschäften entlang des E-Damms platziert. Ergänzend wurde die Umfrage über die Instagram-Kanäle von HannoverZero und WASMITHERZ e.V. beworben. Über einen Zeitraum von drei Monaten wurden dadurch für acht einfache Fragen jeweils 392 anonyme Antworten erhoben. Etwa die Hälfte der abgegebenen Stimmen geht auf die Briefkasten-Flyer zurück. Durch die

separate Auswertung dieser Stimmen lässt sich ein gesondertes Meinungsbild von Anwohnenden im direkten Umfeld des E-Damms erfassen. Die in Abbildung 4 dargestellten Auszüge aus den Ergebnissen zeigen ein deutliches Bild: **78% der Befragten geben an, alltägliche Ziele am E-Damm vorrangig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen**. Unter den Anwohnenden liegt dieser Anteil bei 74%. Zugleich würden **81% der Befragten einen verkehrsberuhigten E-Damm dauerhaft bevorzugen**, unter den Anwohnenden 72%.

„Welches Verkehrsmittel nutzen Sie vorrangig, um Ihre alltäglichen Ziele am E-Damm zu erreichen?“ (Stimmen):



„Würden Sie einen verkehrsberuhigten E-Damm dauerhaft bevorzugen?“ (Stimmen):

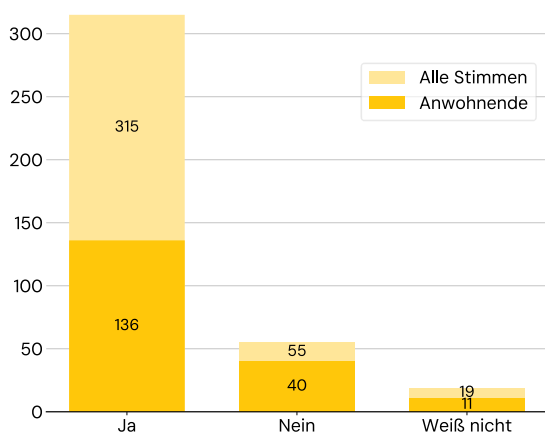


Abb. 4: Umfrageergebnisse von HannoverZero zur Verkehrssituation am E-Damm [8]

Wie eine solche Verkehrsberuhigung konkret aussehen würde, wurde in der Umfrage nicht spezifiziert. Weiterhin

geben 77% der Befragten an, dass ein **autofreier E-Damm** die Lebensqualität erhöhen würde. 70% erwarten dadurch mehr Sicherheit, und für 68% würde der E-Damm dadurch an Attraktivität gewinnen. Eine ausführliche Vorstellung der Erhebungsmethodik und die vollständigen Umfrageergebnisse haben wir in [8] hinterlegt.

Als zentraler Bestandteil des heutigen und zukünftigen Verkehrs auf dem E-Damm ist auch die Perspektive des Busverkehrs als oberirdischer Teil des ÖPNV für die Bewertung des aktuellen Verkehrs relevant. Da sich diese Perspektive am besten durch diejenigen erschließt, die den E-Damm täglich befahren, haben wir ergänzend eine kleine **Umfrage unter Busfahrer*innen der Linien 100 und 200** durchgeführt. Aus den Ergebnissen wird deutlich, dass aus Sicht des Busverkehrs vor allem der chaotische und strukturell überforderte Gesamtzustand als belastend wahrgenommen wird. **Sieben der insgesamt acht Befragten** geben zudem an, dass der **Busverkehr von einer Reduzierung des Pkw-Verkehrs profitieren** würde. Ein ähnliches Meinungsbild besteht auch bezüglich einer **Reduzierung der Parkplätze** entlang des E-Damms. Gemäß Abbildung 5 ergibt sich für die gegenwärtige Verkehrssituation aus Sicht der Busfahrer*innen eine Gesamtbewertung von lediglich 4,5 von 10 Punkten. Die vollständigen Ergebnisse und Details zur Umfrage finden sich in [9].

„Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrssituation des E-Damms aus Sicht des Busverkehrs? (1: sehr schlecht, 10: sehr gut)“ (Stimmen):

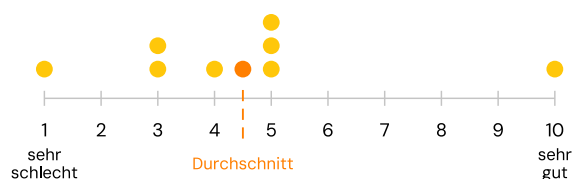


Abb. 5: Umfrageergebnisse unter Busfahrer*innen zur Verkehrssituation am E-Damm [9]

4. Kordonzählung

„Radverkehr dominiert. Zugleich sind mind. 30% des Kfz-Verkehrs auf dem E-Damm reiner Durchgangsverkehr.“

Um eine belastbare Datengrundlage zur gegenwärtigen Verkehrssituation zu schaffen, haben wir am 27. August 2025 eine **Kordonzählung** durchgeführt. Hierfür haben wir das in Abbildung 6 gezeigte **Zielgebiet** definiert, das den südlichen Teil des E-Damms umfasst, und an allen Ein- und Ausfahrten Zählstellen eingerichtet, an denen mit Smartphone-Kameras 40 Minuten lang (Feierabendverkehr, 17:25 Uhr bis 18:05 Uhr) zeitgleich der Verkehr aufgezeichnet wurde. Erfasst wurden alle Fahrzeuge mit individuellem Kfz-Kennzeichen sowie alle Fahrräder, die das Gebiet über die insgesamt zehn Zählstellen befuhren oder verließen.

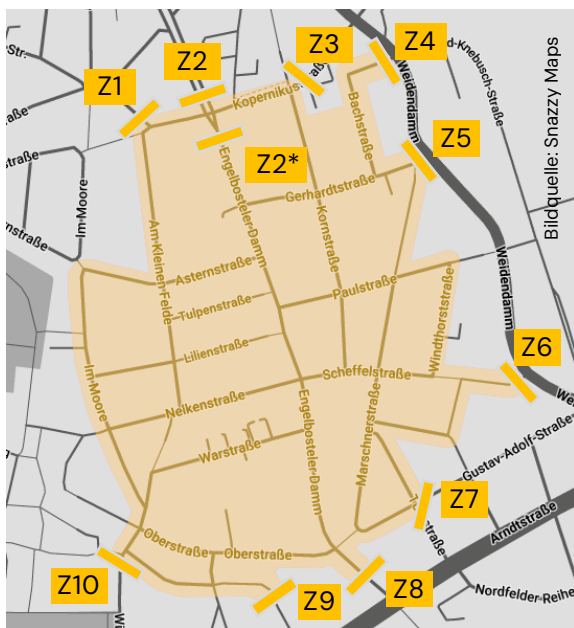


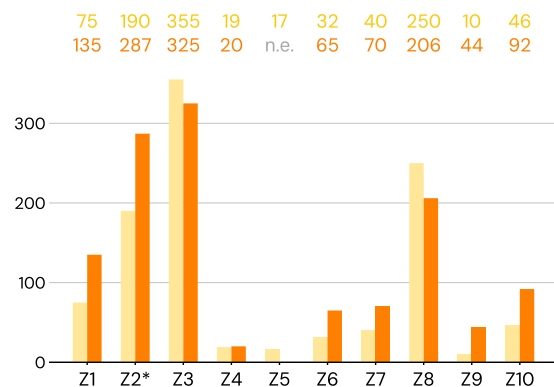
Abb. 6: Zählstellen entlang des Zählgebiets [10]

Zur Zeit der Zählung war die Brücke am Nordstadt Bhf. aufgrund ihres Umbaus nur einseitig (stadteinwärts) befahrbar. Diese veränderte Verkehrsführung ist bei der Einordnung der Ergebnisse zu berücksichtigen, da sie die Verkehrsbeziehungen in Richtung Hainholz beeinflusst haben kann. Den mehrere Jahre andauernden Umbau [11] abzuwarten und weiterhin auf eine

quantitative Verkehrsanalyse zu verzichten, kam für uns dennoch nicht in Frage.

Die insgesamt 1034 erfassten Kfz-Kennzeichen und 1244 gezählten Fahrräder zeigen zunächst ein klares Bild der Verkehrszusammensetzung: Über alle Zählstellen beträgt der **Radverkehrsanteil** gemäß Abbildung 7 im **Durchschnitt 55%**.

Verkehr pro Zählstelle: 1034 1244



Radverkehrsanteil (vs. Kfz):

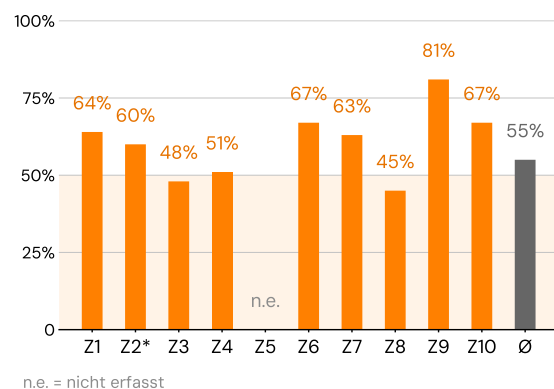


Abb. 7: Verkehrszusammensetzung (Fahrrad vs. Kfz) entlang des Zählgebiets [10]

Zur Ermittlung der Verhältnisse von Ziel- und Quell- zu Durchgangsverkehr wurden die an allen Zählstellen erfassten Kfz-Kennzeichen miteinander verknüpft und anhand ihrer streckenindividuellen Durchfahrtszeiten ausgewertet. So konnte nicht nur unterschieden werden, ob es sich um eine Durchfahrt handelt, sondern auch, ob es sich um eine **direkte Durchfahrt** oder eine **Durchfahrt mit Aufenthalt** handelt. Für die Bewertung des Verkehrs auf dem E-Damm selbst ist die

Betrachtung einzelner, verkehrlich besonders relevanter Ein- und Ausfahrten innerhalb des Zielgebiets (z.B. Einfahrten bei Z8) aufschlussreicher als das reine Gesamtergebnis. Exemplarisch sind in Abbildung 8 deshalb die Verhältnisse aller Einfahrten bei Z8 sowie aller Südwärts-Passagen bei Z2* dargestellt.

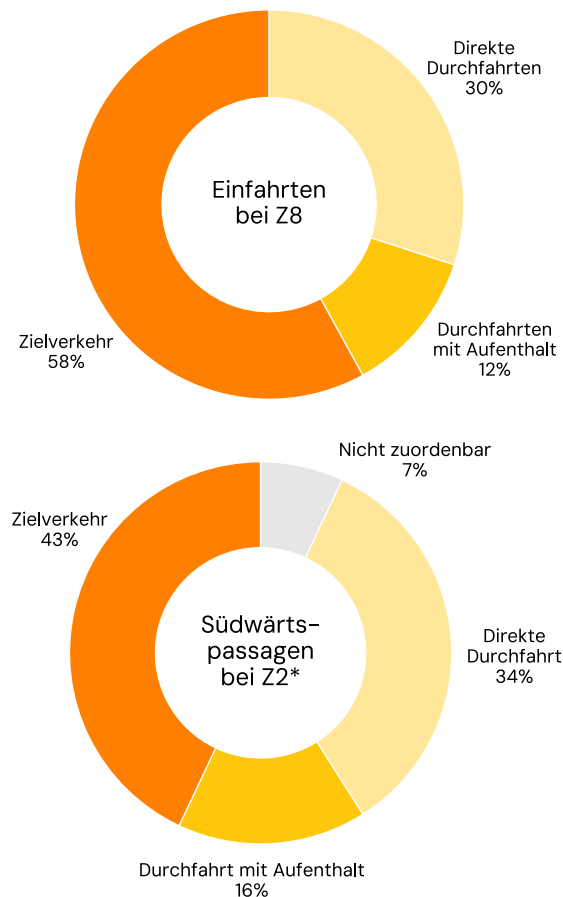


Abb. 8: Verhältnisse von Ziel- und Durchgangsverkehr an den Zählstellen Z2* und Z8 [10]

Die **Einfahrt bei Z8** bildet den wichtigsten südlichen Zugang zum E-Damm. Die Auswertung zeigt, dass 58% der hier erfassten Einfahrten Zielverkehr sind – also tatsächlich ein Ziel im Zielgebiet haben. Gleichzeitig entfallen 30% auf direkte Durchfahrten und weitere 12% auf Durchfahrten mit Zwischenaufenthalt. **Damit ist ein erheblicher Teil des Verkehrs (30%) nicht auf den E-Damm angewiesen und kommt für eine Verlagerung auf Alternativrouten (wie den Weidendam) in Betracht.** Ein ähnliches Bild zeigt sich

auch bei den **Südwärts-Passagen an Z2***: Dort entfallen 43% auf den Zielverkehr, 34% auf direkte Durchfahrten und 16% auf Durchfahrten mit Aufenthalt. **Auch hier könnten also 34% der Fahrten verlagert werden.** Die anonymisierten Rohdaten der Zählung, genauere Details zur Erhebungsmethodik und weitere Auswertungen sind in [10] hinterlegt.

Insgesamt stützt die Kordonzählung zwei zentrale Schlussfolgerungen. Erstens ist das **Fahrrad im Zielgebiet bereits heute das dominierende Verkehrsmittel.** Zweitens gibt es auf dem E-Damm einen **erheblichen Anteil an Kfz-Verkehr**, der nicht auf Ziele im Quartier angewiesen ist, sondern **den Straßenraum lediglich als Durchfahrtsstrecke** nutzt. Hinzu kommt, dass auch der verbleibende Verkehr nicht auf das unmittelbare Befahren des E-Damms angewiesen ist, um seine Ziele im Quartier zu erreichen: **Alle weiteren Straßen innerhalb des Zielgebiets (und damit auch alle Nebenstraßen des südlichen E-Damms) sind für den Pkw-Verkehr ohne den E-Damm erreichbar.**

5. Maßnahmenvorschläge

„Die Verkehrswende braucht Orte, an denen ihre Vorteile nicht erklärt, sondern erlebt werden können.“

Entsprechend seiner hohen Bedeutung auf dem E-Damm sollte der Radverkehr künftig stärker in der Straßenraumgestaltung berücksichtigt werden. Eine mögliche Maßnahme ist die Ausweisung des E-Damms als **Fahrradstraße** mit Freigabe für den Kfz-Verkehr. Dies würde die Bedingungen für den Radverkehr verbessern und zugleich die Aufenthaltsqualität erhöhen. Der Kfz-Verkehr auf dem E-Damm wäre unattraktiver, wodurch der Weidendam als leistungsfähigere Alternativroute für den Durchgangsverkehr an Bedeutung gewinnt. Zur weiteren, gezielten Reduzierung des Durchgangsverkehrs

bietet sich eine Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ sowie eine Freigabe für Sonderverkehr an. Dadurch bleiben der ÖPNV, Lieferverkehr sowie Anlieger*innenverkehr weiterhin möglich, während Kfz-Verkehr reduziert wird.

Ein echtes Positivbeispiel entsteht jedoch nur dann, wenn die Verkehrsberuhigung auf dem E-Damm konsequent umgesetzt wird und ihre Vorteile im Alltag unmittelbar spürbar werden. Hierfür muss die Reduzierung des Kfz-Verkehrs deutlich weiter gehen. Ziel sollte daher ein „autofreier E-Damm“ sein, der vorrangig dem Fuß- und Radverkehr dient, zugleich aber ÖPNV sowie notwendige Sonderverkehre wie Liefer- und Einsatzfahrzeuge zulässt. Ein wirkungsvolles Instrument zur Umsetzung eines solchen Konzepts sind Modalfilter. Sie signalisieren nicht nur durch eine entsprechende Beschilderung, sondern auch mithilfe baulicher und gestalterischer Elemente eine Durchfahrtsbeschränkung, ohne die physische Passierbarkeit vollständig aufzuheben. Abbildung 9 zeigt eine beispielhafte Ausgestaltung, die in ähnlicher Form auch den Kfz-Verkehr an der nördlichen und südlichen Einfahrt des E-Damms (Z2 und Z8) beschränken kann.



Abb. 9: Foto eines Modalfilters in Frankfurt, der Einfahrten für Busse und Sonderfahrzeuge zulässt [12]

Für die Beschränkung des Zugangs aus den Nebenstraßen bieten sich ebenfalls Modalfilter an. Für diese sind aufgrund des

wegfallenden Busverkehrs auch andere Ausführungen denkbar.

6. Einfluss auf den Einzelhandel

„Die Studienlage zeigt: Nicht Autos, sondern Aufenthaltsqualität stärkt den Umsatz im Einzelhandel.“

Verkehrsberuhigende Maßnahmen werden in vielen deutschen Städten weiterhin kontrovers diskutiert – nicht zuletzt in Straßen mit viel Einzelhandel. Gewerbetreibende befürchten häufig, dass weniger Autoverkehr und Parkplätze zu Umsatzverlusten führen. Die wissenschaftliche Studienlage zu den Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den Einzelhandel zeichnet jedoch ein anderes Bild.

Gewerbetreibende überschätzen häufig, wie viele ihrer Kund*innen tatsächlich mit dem Auto zum Einkaufen kommen. Erhebungen im Rahmen eines Forschungsprojekts der FH Erfurt mit über 1500 Kund*innen aus mehreren Mittel- und Großstädten zeigen, dass die jährlichen Umsätze pro Person nicht zugunsten des Autos ausfallen: Gemäß Abbildung 10 entfällt auf zu Fuß Kommende mit 31% der größte Anteil des Jahresumsatzes je Kund*in, gefolgt von ÖPNV-Nutzenden (25%) und Radfahrenden (24%). Kfz-Nutzende liegen mit 20% auf dem letzten Platz der vier

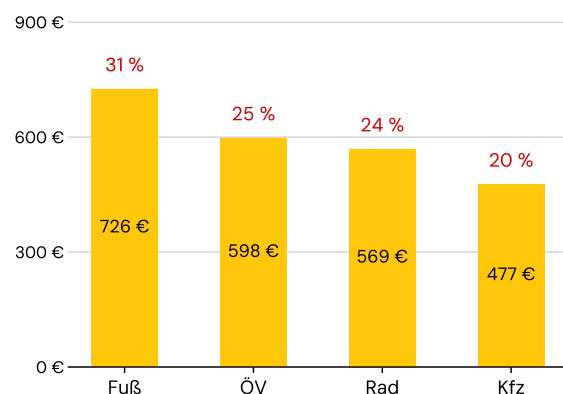


Abb. 10: Umsatz im Mittel je Kund*in und Jahr nach Hauptverkehrsmittel [13]

unterteilten Gruppen. Der Grund liegt in der Besuchshäufigkeit: Fußgänger*innen kamen im Mittel an 51 Tagen pro Jahr, Radfahrende an 42 Tagen, ÖPNV-Nutzende an 40 Tagen und Autofahrende nur an 28 Tagen [13]. Auch internationale Untersuchungen bestätigen die Überschätzung der Kaufkraft von Autofahrenden: In Toronto, Graz und Bristol lag der geschätzte Autoanteil der Kundschaft laut eines vom britischen Verkehrsministerium beauftragten Reviews um den Faktor 1,8 bis 2,5 über dem tatsächlich gemessenen Wert [14]. Auch konkrete Fallstudien sprechen gegen die Gleichung „weniger Autoverkehr gleich weniger Umsatz“. Die Auswertung von mehr als 20 Studien zu Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigung in Großbritannien und Deutschland bilanziert insgesamt positive Effekte auf den Einzelhandel. Eine Untersuchung von 1.800 Betrieben in elf deutschen Städten zeigte, dass die Umsätze acht Jahre nach Einführung von Fußgängerzonen besser abschnitten als in Vergleichslagen, wo solche Maßnahmen nicht durchgeführt wurden. Von allen Betrieben profitierten besonders Einzelhandel und Gastronomie [14].

Für uns sind diese Ergebnisse wenig überraschend: **Wer möchte schon entlang einer Straße einkaufen oder ausgehen, die von Lärm, Abgasen und dichtem Autoverkehr geprägt ist und eher dazu einlädt, sie möglichst schnell wieder zu verlassen?**

Jedoch zeigt sich auch: Für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung ist die Umsetzung entscheidend. In einem Policy Paper des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), das bestehende Studien und Praxisberichte zu den Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den Einzelhandel auswertet, wird darauf hingewiesen, dass positive Effekte vor allem dann entstehen, wenn

freiwerdender Raum den Standort sichtbar aufwertet – etwa durch breitere Gehwege, sichere Querungen, Begrünung, Sitzgelegenheiten, Außengastronomie, mehr Fahrradabstellanlagen oder bessere Sichtbarkeit der Geschäfte [15]. Menschen kaufen nicht häufiger ein, weil Parkplätze oder Autos verschwinden, **sondern weil sie sich sicherer, wohler und länger in einer Straße aufhalten**. Besonders profitieren können Gastronomie, Cafés, kleinere Läden, Dienstleistungen und Betriebe, die von Laufkundschaft und Verweildauer leben.

Genau deshalb müssen Verkehrsberuhigungen als **Gesamtkonzept geplant** werden. Lieferverkehr, Barrierefreiheit, ÖPNV- und Radverkehrsanbindung sowie eine gute **Kommunikation mit den Gewerbetreibenden** müssen von Anfang an mitgedacht werden. Kurzfristig können Bau- und Eingewöhnungsphasen belasten. Positive wirtschaftliche Effekte werden nicht selten erst nach ein bis zwei Jahren sichtbar [14].

7. Fazit

Der E-Damm bietet zentrale **Voraussetzungen**, um bei einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung zu einem **überzeugenden Positivbeispiel der Verkehrswende** zu werden: ein lebendiges Quartier, starken Radverkehr, gesellschaftlichen Rückhalt und relevantes Potenzial zur Verlagerung von Durchgangsverkehr. Die entscheidende Frage ist deshalb nicht, ob sich etwas ändern sollte, sondern wie konsequent. **Denn wenn Hannover seine Treibhausgasemissionen wirksam senken will, führt an einer grundlegenden Modernisierung des Verkehrssektors kein Weg vorbei**. Der E-Damm bietet die Chance, diesen Wandel nicht abstrakt zu diskutieren, sondern seinen Mehrwert im Alltag erlebbar zu machen.

Quellenverzeichnis

- [1] Landeshauptstadt Hannover (2026): Energie- und Treibhausgasbilanz Hannover 2024. [Link](#).
- [2] Der Spiegel (2023): Koalitionsbruch in Hannover – SPD kündigt Bündnis mit Grünen-OB auf. [Link](#).
- [3] Ville de Paris (2024): Annual report on the ecological and social transition. [Link](#).
- [4] El País (2019): Las emisiones contaminantes se reducen un 38% en Madrid Central. [Link](#).
- [5] Landeshauptstadt Hannover (2020): Stadtteilverbindende Radverkehrsinfrastruktur – Velorouten. Beschlussdrucksache Nr. 1307/2020. [Link](#).
- [6] Landeshauptstadt Hannover (2007): Sanierung Nordstadt – Abschlussbericht. [Link](#).
- [7] WASMITHERZ e.V. (2021): Stadtteillumfrage – Dein Stadtteil. Deine Meinung. [Link](#).
- [8] HannoverZero (2025): Umfrage zur Verkehrssituation am E-Damm. [Link](#).
- [9] HannoverZero (2025): Unsere Umfrage unter Busfahrer*innen. [Link](#).
- [10] HannoverZero (2026): Kordonzählung E-Damm vom 27.08.2025. [Link](#).
- [11] Landeshauptstadt Hannover (2025): Umfangreiche Bauarbeiten am Engelbosteler Damm ab Ende Juni. [Link](#).
- [12] ADFC Frankfurt (2023): Von Filtern und Gewohnheiten. [Link](#).
- [13] Fachhochschule Erfurt (2019): Endbericht des NRVP-Forschungsprojektes „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“. [Link](#).
- [14] Sustrans (2019): Common Misconceptions of Active Travel Investment: A Review of the Evidence. [Link](#).
- [15] Deutsches Institut für Urbanistik (2025): Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut. [Link](#).