

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Tiefbau
Mitglieder des Bauausschusses
Fraktionsvorsitzende des Stadtbezirksrats
Linden-Limmer

ADFC-Stellungnahme: Neubau der Dornröschenbrücke in Linden

Die Dornröschenbrücke zwischen Linden-Nord und der Nordstadt muss neu gebaut werden. Linden ist der Stadtteil mit dem größten Radverkehrsanteil der Stadt und dem geringsten Autoaufkommen je Einwohner*in in Hannover. Durch den Neubau der Brücke wird die zentrale Verbindung zwischen Linden und der Nordstadt und damit eine der Hauptradverkehrs-Trassen mit rund 2 Mio Radfahrenden/Jahr für 1,5 Jahre gesperrt.

Für die neue Brücke liegen jetzt Pläne vor, die Bauzeit soll ca. 1,5 Jahre betragen, der Baubeginn ist für das Frühjahr 2022 geplant. Aktuell wird öffentlich diskutiert, wie der Radverkehr während der Bauzeit geführt werden soll.

Wir sagen: eine gute Führung des Radverkehrs muss auch während der Bauphase gewährleistet sein.

Eine Umleitung des Radverkehrs über die Justus-Garten-Brücke ist dafür nicht geeignet. Die Justus-Garten-Brücke ist schmal und schon jetzt mit 1,2 Mio Radfahrenden pro Jahr gut ausgelastet (zumal dort ja auch Fußgänger*innen unterwegs sind). Eine Möglichkeit sehen wir darin, die Justus-Garten-Brücke vor dem Neubau der Dornröschenbrücke auszubauen – dann wäre das Geld langfristig investiert. Um die Radverkehrsmengen aufnehmen zu können, müsste die Justus-Garten-Brücke deutlich verbreitert werden.

Die Umleitung über die Schwanenburg-Brücke ist ebenfalls ungeeignet, sie ist für den Umweg-sensiblen Radverkehr zu weit entfernt.

Auch die vorgeschlagene Umleitung durch die Wilhelm-Blum-Straße ist für die große Menge an Radfahrer*innen nicht geeignet, zumal hier zusätzlich der Baustellenverkehr fließen soll. Außerdem endet diese Wegeführung an der Faustwiese und damit an der Justus-Garten-Brücke. Denkbar wäre eine Umleitung über Köthnerholzweg – Otto-Wels-Straße – Elisenstraße bis zur Brücke Spinnereistraße. Dafür müsste die Elisenstraße umgestaltet und für den Radverkehr hergerichtet werden (z.B. nach dem Vorbild der Edenstraße). Perspektivisch ließe sich diese Verbindung an die Durchquerung des Ihmezentrums anbinden und hier eine attraktive Verbindung von Linden-Nord/Limmer in die Innenstadt herstellen. Dabei würde gleichzeitig die Limmerstraße vom durchfahrenden Radverkehr entlastet.

Die Einrichtung einer Ersatzroute halten wir deshalb für unerlässlich. Hannover will den Radverkehrsanteil deutlich erhöhen (25. % bis 2025). Wenn die Stadt zudem das vom Rad beschlossene Ziel der Klimaneutralität bis 2035 erreichen will, muss der Radverkehr noch stärker ausgebaut werden. Dafür muss die Radinfrastruktur die Menschen zum Radfahren einladen und sie muss verlässlich sein. Die Sperrung einer Hauptradverkehrsstrasse über einen Zeitraum von 1,5 Jahren widerspricht diesen Zielen. Wir fordern deshalb den Rat und die Verwaltung der Landeshauptstadt auf, während der Bauzeit der Dornröschenbrücke für eine gute Alternative zu sorgen. Dafür aufgewendete Mittel sind sinnvoll investiert.

