

Pressemitteilung

Verkehrskonzept zum MHH Neubau - Das Fahrrad nicht vergessen!

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) erinnert in der Debatte um die Stadtbahnanbindung des Neubaus der Medizinischen Hochschule (MHH) an das Fahrrad als leistungsfähigen Verkehrsträger. „Stadtbahnen sind prima“, sagt Jan Krüger vom Vorstand des ADFC Stadt Hannover, „nur sind sie leider auch teuer. Und wenn sie erstmal voll sind, wird es noch teurer, die Kapazität zu erhöhen.“

Täglich gingen in der MHH rund 20.000 Menschen ein und aus. Die wenigsten davon sind allerdings krank. „Die meisten kommen zum Arbeiten, Forschen, Studieren, machen eine Ausbildung oder besuchen einen Patienten“, ergänzt Krüger. Dazu kommen die Arbeitsplätze in der Nachbarschaft, TUI, die kkh, hannover rück, der Wissenschaftspark. Deswegen gebe es ein großes Potential fürs Radfahren.

Dieses Potential zu erschließen sei zwar nicht gratis, habe aber ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis. „Ist die Infrastruktur erstmal gebaut, sind die laufenden Kosten gering“ sagt Krüger; und auch das Fahrzeug Fahrrad selbst sei günstig. Mit elektrischer Unterstützung auch für längere Strecken geeignet.

„Stadtbahn und Fahrrad sollten beide einen Teil der Verkehrslast übernehmen. Das spart Geld und nimmt den Kapazitätsdruck vom ÖPNV.“ sagt Krüger „Das Fahrrad ist unschlagbar kosteneffizient und auf Strecken mit komplizierten Umsteigeverbindungen auch schneller.“

Das fordert der ADFC

„Fahrzeit, Sicherheit, Komfort - darauf kommt es an, damit das Radfahren attraktiv ist“, weiß Krüger. Deswegen fordert der ADFC, die Fahrradroute von der MHH zum Hauptbahnhof (Veloroute 04) über die Schneckenbrücke, Zoo, Milchhäuschen zum Königinnendenkmal zu führen und mit einer hochwertigen Oberfläche zu versehen. Von dort wird sie gemeinsam mit der Veloroute 03 durch die Oststadt bis zu den Radstationen am Bahnhof geführt. Der Fernroder Tunnel soll für Rad und Bus reserviert werden, die geplante Fahrradgarage im ehemaligen Bunker unter dem Ernst-August-Platz darüber erreichbar sein.

„Die Veloroute ist auch super für Einpendler. Wer morgens mit der S-Bahn ankommt, beginnt den Tag mit einer Radtour durch die Eilenriede.“ empfiehlt er. Das Rad kommt aus der Radstation und wird abends wieder abgegeben. Alternativ hat man ein Faltrad dabei.

Die Veloroute 04 in der anderen Richtung von der MHH nach Anderten löst ein lange bestehendes Problem: „Der Abstand zwischen den Kanalbrücken Hannoversche Straße und Schierholzstraße ist für Zufußgehende und Radfahrende riesig, die Umwege auch.“ sagt Krüger, hier soll eine neue Fuß- und Radbrücke helfen, flott anzukommen.

Der Weidetorkreisel als Fahrraddehnscheibe

Am Weidetorkreisel steht ein Umbau an, denn die Brücke ist baufällig. Dabei sollen nach Vorstellung des ADFC kreuzungsfreie Radwege entstehen. „Entweder eine Etage höher oder tiefer, je nachdem, ob der Schnellweg in einen Trog verlegt wird oder auf einer Brücke bleibt.“, fordert der ADFC. Vorbild ist der Hovenring im niederländischen Eindhoven oder der Airborneplein, ein tiefergelegter Fahrradkreisel in Arnhem. „Ein Hannoverring, das wäre ein tolles Symbol am Tor der Stadt“, schwärmt Krüger. Ein neuer Radweg auf der richtigen, westlichen Seite soll von der Klingerstraße in den Stadtfelddamm führen und eine Anbindung an den Steuerndieb bekommen. Die Region projiziert den Radschnellweg nach Burgdorf über das Weidetor, das damit eine wichtige Verteilerfunktion bekommt. „Wir sind über diese

Ideen schon länger mit der Landesstraßenbaubehörde im Gespräch“, sagt Krüger. Er ist zuversichtlich, dass sich ein Fahrrad-Fiasko wie bei der Südschnellwegplanung nicht wiederholt.

Von Süden über den Julius-Trip-Ring

Setzt man die ADFC Forderungen um, wären alle Stadtteile gut angebunden; über die Radschnellwege Burgdorf und Lehrte auch die östliche Region. Fehlt noch der Süden. „Aus den südlichen Stadtteilen ist die Anbindung über den Julius-Trip-Ring bereits da.“ freut sich Krüger. Von Waldheim über Bischofshol, am Pferdeturm vorbei, kreuzt er die Veloroute 04 unweit der MHH.

Mehrere tausend Fahrradstellplätze

Nicht vergessen sollte man die Abstellmöglichkeiten, meint Krüger, und empfiehlt den MHH Planenden, mehrere tausend Fahrradstellplätze auf dem Gelände vorzusehen. Idealerweise schließt man die Veloroute direkt an das Fahrradparkhaus an. Zweistöckige Fahrradständer, wie in den Niederlanden oder den nordischen Ländern üblich und an einigen Radstationen in der Region Hannover auch bereits eingeführt, erlauben platzsparende Unterbringung. Auf jeden Fall sollten überdachte, ggf. in Tiefgaragen bewachte oder zugangskontrollierte Plätze auch für höherwertige Räder dabei sein.

Ansprechpartner zur Pressemitteilung:
Jan Krüger, Mitglied im Vorstand ADFC Stadt Hannover
j.krueger@adfc-hannover.de

Geschäftsstelle:
Bianca Sieg
stadt@adfc-hannover.de

Anhänge:
Kartenmaterial für Ihre Infografik
<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1hGod2fH7eIQ23uAliwxocLPqtrprLYQ&usp=sharing>

Bildmaterial
Hovenring, Airborneplein, Fahrradabstell zweistöckig Malmö (SE) und Nijmegen (NL)
Alle Aufnahmen ADFC, Personen im Straßenraum bitte ggf. unkenntlich machen!

In der virtuellen Pressemappe:
<https://drive.google.com/drive/folders/1Zyd7NbTMfTyHLYJCcz7YFWjZbOV9zbVK?usp=sharing>

Personenverkehrsmengen aus dem Protokoll der Anhörung SBZ Buchholz-Kleefeld (TOP 7, Herr Meng, MHH)
https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/TO/20220915_STBR04_P

Airborneplein (Wikipedia, mit Luftbild) <https://nl.wikipedia.org/wiki/Airborneplein>

Hovenring (Wikipedia) <https://en.wikipedia.org/wiki/Hovenring>

Die etwas schlichere Variante in Stavanger

<https://www.google.de/maps/place/Tjensvollkrysset/@58.9545679,5.7012196,106a,35y,342.21h,63.39t/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x463a355fe3603c31:0xc5f4f670ffcb1e68!8m2!3d58.9561!4d5.69842!16s%2Fg%2F1x5f8ypd?entry=ttu>