

Weichenstellung

Die Zukunft der Tram

AG Stadtleben
im Herbst



www.SRL.de
www.vcd.org



Bild und Design: S. Jäger

www.ag-stadtleben.de
www.biu-hannover.de

Ein Kooperationsprojekt im Herbst 2011
Drei Vorträge der AG Stadtleben im Oktober und
eine Diskussionsveranstaltung von SRL, BIU und VCD im November

SRL



BIU

Weichenstellung – Die Zukunft der Tram



Ein Kooperationsprojekt: Drei Vorträge der AG Stadtleben und eine Diskussionsveranstaltung der BIU, VCD und SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.)

Mo., 10.10.2011, 19.30 Uhr
Pavillon, Lister Meile 4

Peter Bischoff, Verkehrsplaner, Hannover
Renaissance der Straßenbahn
Das Beispiel Bordeaux

Eine Tram für Bordeaux wurde über Jahre diskutiert, kam aber bis 2003 nicht zur Umsetzung. In den folgenden fünf Jahren wurden dann 44 km Gleise völlig neu gebaut. Die Infrastruktur und die Fahrzeuge zeigen eine anspruchsvolle und konsequente Gestaltung unter Verzicht von Werbung.

Für die Altstadt von Bordeaux als Weltkulturerbe kam der Bau von Fahrdrähten für die Tram gestalterisch nicht in Betracht. Die Fahrzeuge verkehren deshalb im Gebiet der Altstadt ohne eine Oberleitung und werden über Stromschienen mit Spannung versorgt. Eine weitere Besonderheit besteht in der sehr konsequenten Umgestaltung kompletter Straßenräume für die Neubautrassen der Tram. Peter Bischoff hat im Jahr 2010 eine Fach-Exkursion nach Bordeaux geleitet und berichtet von diesem außergewöhnlichen Verkehrssystem in Aquitanien.

Do., 13.10.2011, 19.30 Uhr
Pavillon, Lister Meile 4

Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität, Bremen
Die Straßenbahn
Baustein der Mobilitätskultur in Bremen

In Bremen ist die Straßenbahn ein zentraler Verkehrsträger einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Das durchgängig oberirdische Straßennetz wird seit Mitte der 90er Jahre zunächst im Stadtgebiet und mittlerweile auch in die Region stark ausgebaut. Seit einigen Jahren setzt die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) fast durchgängig Niederflurfahrzeuge ein. Über den Netzausbau und komfortable Fahrzeuge hinaus engagieren sich die Freie Hansestadt Bremen und die BSAG für eine umfassende Mobilitätskultur. Bausteine sind z.B. die Verknüpfung der Verkehrsmittel, wie etwa das Car-Sharing mit den „mobil.punkten“, Kampagnen für eine positivere Wahrnehmung des ÖPNV, aber auch die Förderung des Radverkehrs. Im Ergebnis legen die Bremerinnen und Bremer deutlich mehr Wege mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß zurück als mit dem Auto.

Di., 18.10.2011, 19.30 Uhr
Pavillon, Lister Meile 4

Clemens Kahrs, Verkehrswirt, Dresden
Wohin geht die Reise?
Wünsche der (möglichen) ÖPNV-Kunden

Der Anteil von Bussen und Bahnen am Verkehrsaufkommen liegt immer noch weit unter den Möglichkeiten und vor allem den Notwendigkeiten. Liegt das nur an der Magie des Autos oder auch daran, dass die Wünsche der (potenziellen) Kunden zu wenig berücksichtigt werden? Oder werden sie nicht umgesetzt, weil sie zu anspruchsvoll sind? Clemens Kahrs – Senior Consultant bei Probst & Consorten Marketing-Beratung, Dresden – berichtet über Fahrgastwünsche und -vorlieben: Welche Bedeutung haben gefühlte und reale Geschwindigkeit, Taktdichte, Kosten, Sicherheit und Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit? Welche Rolle spielt die stadträumliche Gestaltungskraft der Tram im Gegensatz zur U-Bahn oder zum Bus? Und lässt sich das alles zu einer Strategie der Aufwertung des Schienenverkehrs in den Straßen unserer Städte bündeln?

Mi., 02.11.2011, 19.30 Uhr
ÜSTRA-Remise, Goethestr. 19

Podiumsdiskussion

Die moderne Tram – eine Chance für Hannovers Mobilität von morgen

Uwe Bodemann, Stadtbaurat, Hannover
Michael Braum, Bundesstiftung Baukultur
Ulf-Birger Franz, Dezernent Verkehr, Region Han.
Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler, Trier
André Neiß, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA
Conrad von Meding, HAZ, Moderation

BIU und VCD haben ein Konzept zur oberirdischen Führung der Linie 10 von Ahlem durch die City in die Südstadt erarbeitet und unter dem Titel „Mittendrin statt drunterdurch“ vorgestellt. Das Konzept wurde in der SRL intensiv diskutiert und weitergedacht – auch im Kontext der Planungen für Hochbahnsteige in der Limmerstraße. Die zentrale Frage weist aber über die Diskussion um die Linie 10 hinaus: Ist in Hannover eine durchgängig oberirdisch geführte Niederflurbahn als Ergänzung zum Stadtbahn-system und zum Bus sinnvoll? Welche Chancen bieten sich zur Weiterentwicklung des ÖPNV und zur Aufwertung des öffentlichen Raumes?

Die Veranstaltungen werden gefördert vom Nds. Ministerium f. Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration und der LH Hannover