

Arbeitsblatt zu Einschienenbahn allgemein

Konsequent Ebene +1 oder höher

An dieser Stelle wird die Einschienenbahn als Schnellbahn betrachtet. Als solche wird sie auch hier auch Akzeptanz finden können.

Ihre Aufgabe:

- Autopendlerströme vermindern.
- Eine zuverlässige und leistungsstarke Schienenanbindung des Ortes herzustellen.
- Der Autopendler soll den Vorteil, den die schnelle Einschienenbahn bietet, erkennen und bewusst nutzen.

Als Schnellbahn hat sie große Haltestellenabstände und eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. Diese sollte deutlich über 50 km/h liegen. Vergleiche: Eisenbahn: etwa 60 km/h, Schnellbus: etwa 35 km/h, Stadtbahn: etwa 35 km/h, Straßenbahn 20-25 km/h, Stadtbus 15-25 km/h, Zahlen für Bonn.

Eisenbahnen, Stadtbahnen und Einschienenbahnen mit diesen Vorgaben benötigen Haltestellen mit Rampen, Treppen, Aufzügen. Außer der Einschienenbahn benötigen sie einen mindestens acht Meter breiten Streifen Land in Form von Bahndämmen, Brückenbauwerken, Trogstrecken, ebenerdige Gleiskörpern mit Bahnübergängen, Über- und Unterführungen. Die Einschienenbahn hat einen Fahrbalken auf Säulen. Dadurch ergeben sich wesentliche Vorteile: Außer an den Stationen gibt es keine Berührung mit dem übrigen Oberflächenverkehr. Keine störenden Querverkehre, keine roten Ampeln, Vorrangschaltungen sind unnötig. Zudem wird die Landschaft weder zerteilt, noch übermäßig verbraucht.

Der Weg durch die Stadt

Mit der Einschienenbahn hat man in der Stadt ein ähnlich schnelles Verkehrsmittel wie die Eisenbahn (S-Bahn).

Die Eisenbahn hat das Privileg, auf ihren alten Trassen rasch mitten durch die Stadt fahren zu können. Es ist aber fast unmöglich, neue Eisenbahntrassen im Stadtgebiet bauen zu können. So verlegte man in vielen Städten die Eisenbahnen und Straßenbahnen in Tunnel, New York hat sogar viergleisige U- Bahnen, für „local trains“ und „express trains“. Neuere Planungen versuchen, schnellen SPNV auch mit der Einschienenbahn zu realisieren. Sie wird über z.B. großen Straßen (z. B. große Ausfallstraßen) ihre Fahrstrecke finden können. Dort sind meistens Gewerbe- und Bürogebäude, weniger Wohnhäuser. Die Anwohner haben sich mit dem vielen Verkehr arrangiert – auch wenn sie ihn nicht lieben. Mit der Einschienenbahn wird es bunter, aber nicht lauter. Anstatt einer Busspur oder einem Straßenbahngleisbett hat man

Raum für einen Fahrradweg. In Stadtteilen mit modernen Gebäuden unterstreicht sie sogar die Architektur.

Eisenbahn und Einschienenbahn können sich als „StadtSchnellbahn“ bestens ergänzen.

Weil die Bahnen oberhalb des normalen Verkehrs fahren, hat man in der Stadt konkurrenzlos kleine und zudem sehr stabile Fahrzeiten.

Im ländlichen Gebiet

Hier ist es empfehlenswert, dass die Einschienenbahntrasse vorhandenen Verkehrswegen, z. B. Landstraßen, Umgehungsstraßen folgt. Natürlich kann sie auch über freies Gebiet geführt werden. Man sollte so planen, „als ob man eine herkömmliche Eisenbahn baut“. So wird man die richtige Trasse finden, die auch die Privatsphäre der Anwohner der Ortschaften respektiert. Mit dieser Sichtweise werden die Haltepunkte wahrscheinlich am Rande der Ortschaften bleiben, dort ist dann aber genügend Platz für P&R, eine Fahrradabstellanlage unter dem Bahnhof und einer Bushaltestelle für den öffentlichen Bus, ggfls. auch für den Firmen-/ Werksbus.

Streckengestaltung

Bei vierspurigen Straßen bietet sich eine Streckenführung über der Mitte der Straße (z. B. über dem Mittelstreifen) an. Auch das Doppelgleis am Rande einer Straßenseite ist optisch interessant, als Abschluss der örtlichen Bebauung (zum Wald, zu Wiesen, zum Fluss). Die Führung rechts und links der Straße, ähnlich einer Pergola hilft, ein unruhiges Straßenbild zu harmonisieren. Man stelle sich Masten von Lampen oder der Oberleitung der Straßenbahn als Stützen der Monorail vor. Stationen können über der Straße, aber auch mit vorhandener Bebauung kombiniert, ja integriert werden.

Auf Lärmschutzwände kann verzichtet werden, da Einschienenbahnen geräuscharm sind.

Fahrplantakt / Betriebszeiten

Monorails haben einen vollautomatischen Betrieb. So kann man kurze Taktabstände und lange Betriebszeiten anbieten, von früh morgens bis tief in die Nacht.

**Die S Bahn zwischen Köln und Düsseldorf zeigt um Leverkusen herum dieses Bild

**Kommen Sie gut nach Hause, am besten mit der
Einschienenbahn**