

Ebene+1

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/des Stadtteils herzustellen.
- Der Autopendler soll den Vorteil, den die schnelle Einschienenbahn bietet, deutlich erkennen und dann bewusst nutzen und nutzen wollen.

Als Schnellbahn hat sie große Haltestellenabstände und eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. 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 roten Ampeln, Vorrangschaltungen sind unnötig. Keine störenden Querverkehre, keine Störung der Querverkehre. 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 oft noch 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. Planungen mit Stadtbahnen oder auch nur Straßenbahnen sind dort kaum noch zu machen. Oft würde eine neue Stadt- oder Straßenbahntrasse nur zu Lasten des übrigen Verkehrs gebaut werden können, was natürlich auf Ablehnung stößt.

Die Trasse der Einschienenbahn steht auf Säulen. Diese können ihren Platz zum Beispiel auf dem Mittelstreifen einer vierstreifigen Straße finden.

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 Strecke und Haltepunkte wahrscheinlich am Rande der Ortschaften bleiben, dort ist dann aber genügend Platz für P&R, eine Fahrradabstellanlage und einer Haltestelle für den öffentlichen (autonom fahrenden) Bus, beziehungsweise andere Transportmittel.

Streckengestaltung

Es ist wichtig, bereits bei der ersten Präsentation der Planung ein von den meisten akzeptierbares Streckendesign vorweisen zu können. Keine rohen Beton- oder Eisenstützen, keine Stationen, unter denen es dunkel ist. Statt dessen sollten begrünte Säulen, ein angenehmes Straßenbild präsentiert werden können.

Fahrplantakt / Betriebszeiten

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

Siegfried Wohlfahrt, Oedinger Straße 32, 53424 Remagen

Mail: wohlfahrt-si@t-online.de

Überarbeitet: 01.05.2018

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