

Eine Vision von Siegfried Wohlfahrt

Der ÖPNV, die Pendlerströme und eine Monorail



Jeden Werktag strömen tausende Pendler mit ihren Autos nach Bonn herein und nachmittags und abends wieder hinaus. Das ist nicht nur eine hohe Abgasbelastung, Lärm, Staub, Verkehrsstress und einen immer höheren Platzverbrauch für Straßen, Parkhäuser und Parkplätze mindert auch die Lebensqualität in der Stadt erheblich.

Durch den „ruhenden“ Verkehr, sprich – die parkenden Autos, ist in manchen Stadtvierteln, auf den Gehwegen ein Fortkommen zu Fuß bereits schwierig, mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl fast unmöglich. Verkehrsplaner möchten das nicht recht glauben und sagen, dass diese Menschen es ja wissen müssten, sollen DIE doch im Stau stehen – Denen ist nicht zu helfen. Aber gerade denen wird geholfen: Mehr Fahrspuren an den Autobahnen, „Aufweitung“ von Bundesstraßen, neue Parkhäuser in der Stadt / an den Betrieben -- und am Wegesrand liegt das große Einkaufszentrum auf der grünen Wiese. Diese Stichwörter sind aktuell: Bundesstraße 56, Parkhäuser an den Unikliniken und der Telekom, Parkplatz-„Not“ in Enderich. Das ist Flächenfraß pur! Sieht so Verkehrsplanung mit Zukunftsperspektive aus? Bei der Verkehrsplanung äußern sich alle Parteien stets für Nachhaltigkeit und Umweltschutz, beschwören die Energiewende. Beschlossen und umgesetzt wird aber eine Verkehrsplanung wie in den 1960ern! Das ist fünfzig Jahre her! Da war das eigene Auto der Traum eines Jeden.



Die frühen 1960er: Noch sind die breiten Straßen überdimensioniert. Der Autoverkehr nimmt aber bereits stark zu. Bahnüberführung Pennenfeld.
Foto: Familie Wohlfahrt

Eigentlich sollte man sich bemühen, möglichst viele Auto-Pendler für den ÖPNV zu gewinnen. Busse und Straßenbahn leisten in der Stadt schon recht viel, können aber auf Grund ihrer niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit

keint Pendler nur sehr bedingt ansprechen. Die Stadtbahn erreicht vielleicht gerade einmal die Durchschnittsgeschwindigkeit des Autos, wenn überhaupt. Meistens sind aber noch Fußwege, Zeit zum Umsteigen und vielleicht noch eine Busfahrt hinzurechnen – ist das dann noch attraktiv? Einige stellen sogar die Frage: „Wann soll ich damit eigentlich ankommen?“

Der ÖPNV in seiner jetzigen Form läßt sehr schnell den Wunsch aufkommen, lieber mit einem eigenen Fahrzeug zu fahren! Mit dem Auto fährt man bequem von Haus zu Haus und ist trotz voller Straßen meist schneller am Ziel.

Daneben zeigt uns die Eisenbahn einen anderen, sehr erfolgreichen Weg: Mit einer sehr hohen Durchschnittsgeschwindigkeit fährt sie ins Zentrum der Stadt; sehr viel schneller, als man es mit dem Auto schaffen kann. Im ÖPNV ist diese gewonnene Zeit aber wichtig – für Fußwege, für die Zeit zum Umsteigen, um den „langsamen Bus“ auszugleichen. So erhält man, auch für Pendler im ÖPNV, eine attraktive Fahrzeit.

Die Idee für den ÖPNV: Durch einen Mix von langsamen und schnellen Reisekomponenten erreicht man eine gute Reisezeit.

Nun erreicht man mit der Eisenbahn einige Wohn- und Arbeitsplatz-zentren nicht. Wünsche und Pläne für Schienenverbindungen bestehen aber für eine Strecke zum Flughafen, auf den Hardtberg, evtl. auf den Venusberg. Bahntrassen für entsprechend hohe Geschwindigkeiten wird man dorthin wegen der dichten Bebauung nicht mehr realisieren können. Eine U-Bahn dürfte zu teuer sein.

Jetzt möchte ich die Monorail in die Betrachtung einbeziehen, auch wenn etablierte Verkehrsplaner mich dann als „Städtebaupolitiker“ abstempeln. Eine solche Bahn sei nicht kompatibel, passt nicht ins System. Braucht sie auch nicht, mit einer Streckenlänge von mehr als 30 Kilometern in der Grundversion. (Flughafen - Bonn Hauptbahnhof - Bonner Bogen). Die Straßenbahn in Bonn hat weniger Streckenlänge. Science-Fiction? Es kommt auf den Blickwinkel an:

Die täglichen Verkehrsstaus demonstrieren hervorragend, dass herkömmliche Stadtplanung eine der negativen Visionen der Science Fiction hat Wirklichkeit werden lassen: den Verkehrskollaps. (Die weltweit zu bestaunende Unfähigkeit der Stadtplaner, positive Visionen Realität werden zu lassen, zeigt auch, dass seriöse, wissenschaftlich fundierte Futurologie keine populärwissenschaftliche Science Fiction ist) Reinhard Krischer (<http://www.alweg.com>):

Zunächst überrascht die Monorail durch eine sehr kurze Bauzeit und für die Größe des Projektes geringe Belastung durch Baustellen. Das Tragwerk besteht aus vorgefertigten Elementen und ist weit weniger wuchtig, als z.B. die Hochbahntrassen in Berlin oder Hamburg. Die wurden auch in das Stadtbild „eingefügt“ und gehören heute wie selbstverständlich dazu. Die Trassen werden über die größeren Straßen und Plätze geführt. Es ist sogar möglich, die Strecke über Gebäude hinweg, oder durch Gebäude hindurch zu legen. Vor der Stadt, im ländlichen Raum, folgt sie vorhandenen Verkehrswegen. Straßen und Eisenbahntrassen benötigen einen mindestens acht Meter breiten Streifen Land. Monorailstrecken stehen auf Säulen, der Landschaftsverbrauch ist somit erheblich geringer. Es werden konkurrenzlos kleine Fahrzeiten erzielt. Die Monorail fährt geräuschlos und vollautomatisch – fahrerlos. So kann sie mit kurzen Taktabständen und langen Betriebszeiten sehr viel Qualität bieten.

Warum eine Monorail für Bonn?

Die Stammstrecke führt aus der Mitte der Stadt zum Flughafen. Eine Bahn dorthin wird schon seit langem gefordert. Zusätzlich ist sie dann auch die schnelle Nahverkehrslinie für die Orte an der Strecke. Dort war die Versorgung mit ÖPNV bisher eher schlecht. Pendler, die von dort mit dem Auto fahren, werden dann kaum noch einen Zeitgewinn gegenüber der Monorail vorweisen können. Mit der Monorail verkürzen sich weiterhin die Fahrzeiten von Bonn Hauptbahnhof in den Bonner Bogen von 20 Minuten auf 10 Minuten, auf den Hardtberg (Südwache) von 16 bzw. 22 Minuten auf 11 Minuten.

Mit Monorails kann man in Bonn fehlende Abschnitte im Schnellbahnnetz ergänzen und das mit einer spektakulärer Technik. Bonn wäre neben Moskau die einzige Stadt in Europa, die eine Monorail hat.

Mit Reinhard Krischer entwickelte ich folgende Sätze für eine Monorail in Bonn, der weltoffenen UN- und Bundesstadt:

„Die Bahn zum Flughafen kann eine Visitenkarte für Bonn und die Region werden. Vielgereiste internationale Kongressbesucher erwarten eine hochmoderne Zubringerlösung, die regional und global ökonomisch und ökologisch wegweisend ist. Bonn könnte sich weltweit ins Gedächtnis zurückerufen lassen, indem es eine innovative Transportlösung präsentiert, die die Kongressbesucher begeistert und die sie nicht vergessen werden.“

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

Mehr unter: http://www.wohlfahrt-a-s.de/mora_010.html

Einige Fahrzeitbeispiele, jeweils ab Hauptbahnhof: Flughafenstrecke: Gesamtfahrzeit: 30 Minuten. Weiter: Bundeskanzlerplatz in 3 (bish. 5) Minuten, Deutsche Welle 4 (bish. 8) Minuten, Post-Tower 5 (bisher 9) Minuten, Ramersdorf in !!!! 8 Minuten, bisher 20!!!! Minuten. Khamea 9 Minuten Oberkassel Bf 10 Minuten Hardtberglinie: Mozartstraße/Victoriabrücke in 3 Minuten, Karlstraße in 4 Minuten, Enderich in 5 Minuten, Ministerien/neue Mitte in 6 Minuten, Lengsdorf in 7 Minuten, Telekom Dome in 8 Minuten, Hardtberghalle in 9 Minuten, Süd-wache in 11 (bish. 16-22) Minuten.

VCD Termine



Freizeittouren in die Umgebung von Bonn - die aktuellen Termine

Mechthild Hegemann (VCD)

Der VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr veranstaltet auch im Sommer jeden Monat eine Freizeittour in die nähere oder weitere Umgebung von Bonn. Dabei reisen wir immer umweltfreundlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln an und ab. Wir sprechen alle jungen und jung gebliebenen Menschen an, die Freude an umweltfreundlichen Freizeittätigkeiten haben. Zu den Touren ist keine Anmeldung erforderlich. Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr. Wir treffen uns am angegebenen Treffpunkt und entscheiden dann, welche Fahrkarten wir benötigen. Außer den Fahrtkosten verlangen wir keine Teilnahmegebühren. Die Touren finden bei jedem Wetter statt. Im Einzelfall entscheiden wir vor Ort, ob wir eine Tour verkürzen. Jeder sollte sich etwas Proviant mitbringen. Am Ende einer jeden Tour ist eine Einkehr zu Kaffee und Kuchen vorgesehen. Außerdem finden Sie alle Touren für das zweite Halbjahr 2012 auch im Internet unter: www.vcd.org/vorort/bonn.

Zu den Kiepenkerlen und Künstlern nach Münster

Städtetour in die westfälische Metropole
Termin: Samstag, 14. Juli 2012
Treffpunkt: 8.00 Uhr, ServicePoint Bonn Hbf
Rückkehr: ca. 22.00 Uhr, Wanderung: 8-12 km

Kiepenkerle waren in Westfalen wandernde Handelsleute, denen ein Denkmal in der Altstadt von Münster gewidmet ist. Der deutschen Fahrradhauptstadt wollen wir einen Besuch abstatten.

Vom Hauptbahnhof aus geht es zunächst auf einen Rundgang durch die Promenade. Dieser circa 4 km lange Grüngürtel um die Altstadt verbindet den Aasee mit dem Schlossgarten an der Universität.

Nach der Stärkung in einem Garten-Restaurant besichtigen wir die Altstadt, die uns Sehenswürdigkeiten wie dem Prinzipalmarkt, Rathaus, die Kirchen St. Ludgeri, St. Lamberti sowie dem Dom St. Paulus bietet. Im früheren Stadthafen können wir noch das Kultur-Zentrum "Kreativkai" besuchen.

Mosellandschaft und Moselweinn

Mit der Moselweinbahn zur Weinprobe
Termin: Samstag, 18. August 2012
Treffpunkt: 8.30 Uhr, ServicePoint Bonn Hbf
Rückkehr: ca. 19.30 Uhr, Wanderung: 8 km

Die schöne Mittelmosel mit einem der kleinsten Weinorte sind das Ziel dieser Tour. Wir fahren über Koblenz weiter bis Bullay an der Mosel. Hier steigen wir in die Moselweinbahn, die uns bis zu dem hübschen Weinort Reil bringt.

Auf der Wanderung durch die Weinberge nach Burg erfolgt eine fachkundige Erläuterung über den Weinbau und wir erfahren allerhand Wissenswertes über Land und Leute. In Burg besteht die Gelegenheit zur Weinprobe bei einem Winzer (Kosten ca. 15 € pro Person). Alternativ kann man auch bis Traben-Trarbach zur Stadtbesichtigung fahren.

Der Weg zurück führt wieder durch die Weinberge nach Reil. Von dort geht es zurück nach Bonn.

Schlimmer Alptraum für

Bonner OB - statt Dienstwagen nur mit dem Fahrrad unterwegs.....



Wäre vielleicht gar nicht schlecht - ständig zu erleben, was es bedeutet auf Bahn, Bus und Rad angewiesen zu sein. Vielleicht erhalte dann endlich einmal der Umweltverbund Priorität vor dem Individualverkehr? Der VCD steht für einen besseren und preislich günstigen ÖPNV, für sichere und durchgehende Radwege, für Carsharing, eben für umweltverträglichen Verkehrsmittel: den Umweltverbund.