

24.6.2011



Quergedacht

Auf einer Schiene zum Flieger

24. Juni 2011.

Die Verkehrsbelastung auf den Schienenstrecken in und um Bonn herum nimmt ständig zu. Gleis- Neubauten wären dringend nötig, aber nichts bewegt sich in dieser Hinsicht. Die eigentlich gut gemeinten Angebote im Schienen-Personen- Nahverkehr (SPNV) können wegen der nachlassenden Zuverlässigkeit an Wert verlieren.

Mein Name ist Siegfried Wohlfahrt. Als langjähriger Fahrgast im Bonner ÖPNV beobachte ich die Diskussion um die Schienenverbindung zwischen Bonn und dem Konrad-Adenauer-Flughafen mit großem Interesse.

Die Politiker und Verkehrsexperten beißen sich seit etwa einem Jahrzehnt an der S 13, der Flughafen S- Bahn fest. Mit einer politischen „Zwickmühle“ um den Bau der S 13 und einem ausreichenden Schallschutz für Bonn-Beuel blockieren sie sich zusätzlich. Sie wissen, dass die bisher geplante Strecke bis Oberkassel zu wenige Fahrgäste haben wird, um einen attraktiven, dicht getakteten S- Bahn Betrieb zu gerechtfertigen. Ein solcher Betrieb ist auch nur mit dem sehr kostenintensiven, viergleisigen Vollausbau zuverlässig möglich. Mehr Fahrgäste kann man gewinnen, indem man die Linie mit Zweisystem-Stadtbahnwagen zum Bonner Hauptbahnhof führt. Das allerdings zieht, wegen unterschiedlicher Fahrzeugbreiten von Eisenbahn und Stadtbahn, einen Umbau bzw. Neubau aller Haltepunkte nach sich. Das System soll ja modern – barrierefrei sein.

Das bedeutet : Die gesamte !!! vorhandene Eisenbahn-Infrastruktur genügt nicht den Anforderungen an einen modernen SPNV! Eine weitere Lösung ist ein Streckenneubau über die Ortschaften Bergheim, Mülleken, Eschmar, Sieglar, Spich und Wahnheide. Das Fahrgastpotential ist hier sicherlich besser. Baut man eine Stadtbahn, kann man Teile der vorhandenen Stadtbahninfrastruktur nutzen. Ein bisher bewährtes System, mit dem man auch den Konrad- Adenauer- Flughafen in geeigneter Weise erreichen kann. Viele fehlende Grundstücke und viele bauliche Hindernisse z. B. Autobahnen, Eisenbahnstrecken werden die Planung und Ausführung nicht einfach machen. Die schnelle Anbindung des Bundesviertels in drei bis fünf Minuten und des Bonner Bogens in acht – zehn Minuten an Bonn City, wie mit einer Einschienenbahn, ist fast nicht machbar, die derzeitige Fahrzeit liegt bei mindestens 20 Minuten (Bus oder Stadtbahn), hinzu kommen meist noch lange Fußwege.

Eine Einschienenbahn bietet hier ein Konzept mit Perspektive: Der Landschaftsverbrauch ist gering – ein durchgängiges viergleisiges Schienenmonster ist nicht nötig. Landankauf kann häufig entfallen, man fährt oberhalb vorhandener Verkehrswege.

Die Zugänge zur Einschienenbahn sind barrierefrei. Die Geräusentwicklung ist gering. Die Fahrzeuge fahren vollautomatisch, so können zu allen Tageszeiten Fahrten angeboten werden. Auf der „Wunschstrecke“ , Flughafen – Bonn Hauptbahnhof – Bundesviertel – Rheinbogen fügt sie sich sogar gut in das Stadtbild gut ein. Im Stadtgebiet übernimmt sie zudem die Funktion der „beschleunigten Stadtbahn“, um echte Fahrzeiterparnisse zu ermöglichen. Als bundesweites Pilotprojekt kann diese Bahn zeigen, ob sie für den allgemeinen ÖPNV ein förderliches Instrument ist. Ich hoffe, Ihr Interesse für die hier in Deutschland kaum beachtete Einschienenbahn geweckt zu haben und hoffe auf eine rege Diskussion.

Siegfried Wohlfahrt

Die komplette Arbeit : Monorail – Alternative 2011, jeweils die neueste Version gibt es **hier** zu lesen.

Foto: Monorail in Sydney: JOKER/Alexander Stein

RheinRaum Magazin