

AKTUELL

DUBAI IN LUXEMBOURG

Monorail statt Tram und Bahn?

Richard Graf

Gut zwei Jahrzehnte diskutiert Luxemburg nun schon über ein effizientes schienengebundenes Nahverkehrssystem. Doch alle Optionen scheinen noch nicht ausdiskutiert zu sein.

Geht es nach dem Umfragebarometer von rtl.lu, ist das Votum klar: 44 Prozent der fast 5.000 Abstimmenden halten den von der Unternehmergruppe Guy Rollinger ins Spiel gebrachte „Monorail“ für eine gute Sache. 17 Prozent finden die auf Stelzen errichtete und auf einer zentralen Schiene fahrende Bahn zwar nicht optimal, aber besser als eine Tramlösung. Damit rangiert die Monorail-Fraktion weit vor den Tram-AnhängerInnen (11 Prozent) und den GegnerInnen jeglicher schienengebundenen Lösung (25 Prozent).

Sydney, Tokyo, Kuala Lumpur, Moskau, Las Vegas, Seattle, Dubai - die Liste der Städte, die über eine Monorail-Bahn verfügen, ist zwar nicht sehr lang, aber welche Stadt wäre nicht stolz, dem Kreis dieser Top-Metropolen anzugehören? Bei genauerem Hinsehen zeigt sich allerdings, dass in vielen Fällen die Monorail-Bahnen auf sehr spezifische und begrenzte Aufgaben zugeschnitten sind und zumeist auch eher kürzere Strecken bedienen.

Beliebt sind sie zum Beispiel als Zubringer zu Flughäfen, da der relativ geringe Flächenbedarf es erlaubt, diese Systeme in die bereits bestehende dichte Bebauung zu integrieren. Bei dieser Art der Verwendung tritt auch ein anderer Nachteil der Hochbahnen nicht in Erscheinung: Ein- und Ausstieg erfolgt im ersten oder zweiten Obergeschoss der Flughafengebäude. Bei Halten auf offener Strecke sind die Nutzer dagegen oftmals gezwungen, den Höhenunterschied via (Roll-)Treppe zu überwinden.

Vollautomatische, das heißt ohne Zugpersonal funktionierende Monorail-Systeme haben auf den ersten Blick den Vorzug der großen Kostenersparnis. Ein Schwachpunkt ist jedoch die Sicherheit. Dies fällt im Bereich der stark überwachten Flughäfen weniger ins Gewicht, doch auf offener Strecke, stellt es ein Problem dar. Durch den dadurch unumgänglichen Einsatz von Sicherheitskräften wird der Kostenvorteil solcher Systeme vielfach wieder aufgezehrt. Wegen der Abwesenheit von Betriebspersonal erfordern Bahnen dieser Art auch ausgeklügelte Ein- und Ausstiegs-

systeme, mit denen Unfälle und Selbstmorde verhindert werden können. Bei dem VAL-System in Lille zum Beispiel, das mit seiner Stelzenkonstruktion dem Monorail recht nahe kommt, ist der Fahrgastwechsel zusätzlich durch verglaste Bahnsteigtüren gesichert, die sich nach dem Halt des Zuges gleichzeitig mit den Fahrzeugtüren öffnen.

Laut RTL-Beitrag sollen die reinen Baukosten einer Monorail-Bahn lediglich ein Drittel jener einer herkömmlichen Bahn betragen. Gerade wegen der aufwendigen Gestaltung der Haltestellen - bei denen mit Rücksicht auf ältere NutzerInnen und Menschen mit eingeschränkter Beweglichkeit kaum auf Rolltreppen verzichtet werden kann - dürften die Gesamtkosten gegenüber der Trambahn jedoch weniger günstig abschneiden.

Moderne Sicherheitsstandards verlangen ebenfalls ihren Tribut: Öffentliche Verkehrssysteme sollen im Prinzip nur noch so gestaltet werden, dass ein Einsatz von Notdiensten auf der freien Strecke zu jedem Moment möglich ist. An neuralgischen Punkten, wie etwa Brücken, müssen deshalb spezielle Lösungen vorgesehen werden. Da die Monorail aber grundsätzlich hoch über der Erde geführt wird, ließe sich die vorgeschlagene Verlegung in der Mitte der Escher Autobahn wohl nur mit Schwierigkeiten realisieren.

Der größte Nachteil des Monorail - den er übrigens mit den unterirdischen Metro-Lösungen teilt - liegt just in der wenig nutzerfreundlichen Überwindung der Niveauunterschiede. Denn die Bahn verläuft nie dort, wo die potenziellen KundInnen sich normalerweise befinden. Sicherlich ist dies einer der Gründe, weshalb der „Einschienebahn“, deren erstes Patent ins frühe 19. Jahrhundert zurückreicht, bislang der weltweite Durchbruch versagt geblieben ist. Funktionierende Monorail-Bahnen gibt es oft nur im Zusammenspiel mit anderen Systemen wie etwa Tram und S-Bahn.

Poltisch wird der Rollinger-Vorschlag allerdings seinen Zweck erfüllen: Der Druck auf das Tram-Konzept, das die jüngsten Koalitionsverhandlungen nur knapp überstanden hat, dürfte sich erhöhen. Der diesbezügliche Antwort des zuständigen Ministers auf eine besorgte Anfrage des sozialistischen Abgeordneten Roger Negri sieht man daher mit Spannung entgegen.

SHORT NEWS

Bure : un rallye contre les déchets !?

« Stop Bure » organise ce dimanche, 17 janvier, un rallye automobile destiné à sensibiliser l'opinion publique. L'association lutte contre l'enfouissement de déchets nucléaires dans le sous-sol argileux de la commune de Bure, située à 100 kilomètres du Luxembourg. « Faire feu de tout bois » est décidément sa devise, puisque les circuits du matin seront placés sous l'égide de quatre « résistants majeurs » : de Gaulle, Jean Sire, Jeanne d'Arc et Saint Elophe. Savoir que Jean, Sire de Joinville, est un hagiographe de Saint Louis et Saint Elophe, un faux martyr lorrain permettra d'apprécier à sa juste valeur le choix des patron-ne-s. En effet, les circuits partiront de Juzennecourt (chef-lieu du canton où habitait le général), Joinville, Montigny-lès-Vaucouleurs (la Pucelle d'Orléans y acheta son cheval) et Soulosse-sous-Saint-Elophe. Notons encore que le vendredi 15, à 10h30, aura lieu une soirée publique d'information à Gondrecourt-le-Château. Et que « chaque véhicule participant se verra remettre une plaque collector rallye ». Ils sont fous ces Gaulois !

Jamendo, au bout du rouleau ?

Jamendo, une start up du technopôle eschois, spécialisée dans le téléchargement légal (voir woxx 846) serait dans de grandes difficultés. Pourtant, cette firme qui mise sur les Creative Commons - entendez : les musiciens qui ne souhaitent pas profiter de leurs droits d'auteurs traditionnels et qui se mettent à la disposition de la plateforme Jamendo pour se faire connaître - a été dans le centre du hype depuis sa création. En plus d'avoir reçu le prix « Creative Young Entrepreneur » en 2009, Laurent Kratz, le CEO de la boîte, était de toutes les manifestations qui présentaient les Creative Commons comme le futur, tout en ringardisant les acteurs traditionnels, comme la Sacem par exemple. Il semble bien que le financement du projet ne soit plus garanti. Les 15 employé-e-s ont reçu-e-s leurs lettres de licenciement, mais continuent de bosser jusqu'à la fin de leur préavis. En tout cas, la recherche d'un repreneur semble être la piste que privilégie la direction de la boîte.

Google in China: Gehn oder bleiben?

Damit eine der größten Internet-Firmen einen der größten Internet-Märkte freiwillig aufgibt, muss schon etwas Besonderes passieren. Der Suchmaschinen-Riese Google droht mit einem Rückzug aus China, weil im Dezember von einem seiner Server „geistiges Eigentum“ entwendet wurde. Der Hackerangriff sei aus China gekommen, so Google, ebenso wie wiederholte Angriffe auf die Gmail-Konten von chinesischen und westlichen Menschenrechtsaktivisten. Man habe als erste Reaktion die Zensur der Suchergebnisse auf Google.cn eingestellt. Dieses Zugeständnis an die chinesische Regierung hatte man seinerzeit damit gerechtfertigt, dass Google den chinesischen Surfern trotz allem ein Mehr an Informationszugang bringe. Das Online-Magazin Telepolis kommentiert den jüngsten Sinneswandel so: „Der Fall demonstriert jedenfalls, dass das Internet nicht automatisch zu größerer Freiheit und dem Ende der Zensur führt, wie manche gehofft haben. Technik alleine führt nicht zu politischen Reformen und Revolutionen, zumal ein Informations- und Kommunikationsmittel wie das Internet gleichzeitig auch die Möglichkeiten der Überwachung enorm und auf bislang unvorstellbare Weise erweitert.“

visitez notre site internet



WWW.WOXX.LU