

Langsames Umdenken im Autoland

In den USA wird der öffentliche Verkehr in den Städten immer wichtiger. Eindrücke von einer Reise in den Westen Amerikas.

Gerhard Lob Ein Eigenheim und ein eigenes Auto. In wohl kaum einem anderen Land der Welt ist dieser „Traum“ so sehr Realität geworden wie in den USA. Und dies mit Folgen für die Siedlungsstrukturen. Die Städte wuchern. Agglomerationen und Innenstädte brechen mittlerweile unter dem wachsenden Autoverkehr zusammen. Viele Amerikaner verbringen täglich viele Stunden in ihrem Fahrzeug, um zum Arbeitsplatz zu pendeln.

Allerdings scheint dieser Trend ein wenig gebrochen. Zumindest in den grossen städtischen Agglomerationen, die wir im Oktober im Rahmen einer Studienreise an der US-Westküste besuchen konnten. Egal ob Seattle, Portland oder San Francisco. Überall konnten wir dieselbe Botschaft hören: Gerade für junge Menschen ist es nicht mehr erstrebenswert, irgend-

wo im Grünen im eigenen Häuschen zu leben. Auch das eigene Auto gehört nicht mehr zu den Top-Prioritäten. Warum soll man sich um ein eigenes Fahrzeug kümmern, wenn einen ein „Uber-Taxi“ günstig von A nach B bringt? Gefragt sind generell kürzere Arbeitswege, eine öV-Station in Fuss- oder Velodistanz zur Wohnung, der Einkaufsladen um die Ecke.

Boomstadt Seattle

Städtische Busse und öffentliche Verkehrsmittel galten lange als Einrichtungen für „Loser“ – das heisst für Personen, die sich kein Auto leisten können. Katastrophal war häufig der Zustand des Rollmaterials der „People mover“, wie die Massentransportmittel in den Agglomerationen genannt werden. Doch auch hier hat sich einiges getan. Wer mit einer Stadtbahn (Light



Rail) in Seattle fährt, ist in modernen Fahrzeugen unterwegs. Bis zu 100 km/h fahren diese schlanken Züge.

Überhaupt Seattle: Die Hauptstadt des Bundesstaates Washington ist sozusagen ein Pa-

Oakland Airport Connector

GL Ein innovatives System des öffentlichen Verkehrs lässt sich in Oakland im Osten von San Francisco entdecken. Dort hat Doppelmayr ein sogenanntes „Cable Liner Pinched Loop System“ aufgebaut. Die Züge rollen – angetrieben von Seilen – auf einer erhöhten Trasse über 5,1 Kilometer vom Flughafen Oakland zur Bahnstation Coliseum, die ihrerseits einen Knotenpunkt im öffentlichen Nahverkehrssystem der San Francisco Bay Area darstellt. 10 Minuten dauert eine Fahrt mit dem „Automated People Mover“, dem führerlosen Wagen. Vier Jahre dauerten die Arbeiten; die Investitionen beliefen sich auf rund 400 Millionen Dollar; die Inbetriebnahme war im November 2014. Die Kundschaft hat diesen Service gut angenommen, allerdings leidet der horizontale Cable-Service nun unter der Konkurrenz vom Taxi-Anbieter Uber. Grund ist der Preis: Eine einfache Fahrt mit dem Airport Connector kostet 6 Dollar. Für Familien ist es damit häufig günstiger, von Coliseum mit Uber bis zum Flughafen Oakland zu fahren.



Innovativ: People Mover von Doppelmayr in Oakland.

Wenn Passagiere in die Luft gehen

GL Die Zunahme von Seilbahnen als öV-Mittel in urbanen Räumen war Thema vom InfoForum 3/2017. Ein schönes Beispiel dieses Trends findet sich in Portland (Oregon). Dort wird seit 2007 ein Spitalkomplex mit sieben Krankenhäusern auf einem Hügel mit einem „Aerial Tram“ erschlossen. Da es nur eine kleine Zugangsstrasse und wenige Parkplätze gab, kam die Idee einer Seilbahn auf, die von Garaventa/Doppelmayr verwirklicht wurde. Die Erwartungen wurden übertroffen, mittlerweile nutzen 1,36 Millionen Passagiere pro Jahr das schwebende Tram. Die Talstation ist direkt an das Strassenbahnnetz der Stadt angeschlossen, ausserdem gibt es viele Velo-Abstellplätze. Portland will sich als Velo- und öV-Stadt etablieren. Symbol dieser Berufung ist die neue, im September 2015 eröffnete Tilikum-Brücke über den Fluss Willamette. Sie ist ausschliesslich Fussgängern, Radfahrern, Trams und städtischen Bussen vorbehalten – ein Unikum in den USA für ein Bauwerk dieser Dimension.



Erwartungen übertroffen: Portland Aerial Tram.



Moderne Stadtbahnen erobern Seattle:
Massiver Ausbau bis 2040.
Bilder: Gerhard Lob

radebeispiel dieser schleichende Revolution. Eine boomende Stadt: Hier befindet sich der Firmensitz von Amazon mit 50 000 Beschäftigten; genauso viele Personen sind am Hauptsitz von Microsoft tätig. 42 000 neue Arbeitsstellen

sind in wenigen Jahren im Zentrum entstanden, aber nur 2300 neue Parkplätze. Im Grossraum Seattle leben 3 Millionen Menschen; das entspricht 40 Prozent der Bevölkerung des ganzen Bundesstaates. Innerhalb der nächsten 25 Jahre wird mit einem weiteren Bevölkerungswachstum von 33 Prozent gerechnet. Gemäss einer Studie aus dem Jahr 2015 verbringt jeder Auto-Arbeitspendler pro Jahr 63 Stunden im Stau.

Siemens liefert Fahrzeuge

Sound Transit (ST) heisst das Verkehrsunternehmen, das in dieser Agglomeration tätig ist und zumindest einen Teil der Verkehrsprobleme löst beziehungsweise lösen soll. Täglich werden Tausende von Pendlern mit Zügen, Bussen und Light Rail transportiert. Besonders erfolgreich erweist sich das Tram-Zug-System „Light Rail“, mit dem erst 2009 begonnen wurde. Mittlerweile zählt man auf dem Light Rail 77 000 Passagiere pro Werktag (Stand: Juli 2017) – mit Zügen und Bussen zusammen beträgt das tägliche Passagieraufkommen 163 000 Passagiere. Und die Ausbaupläne für ein „High-Capacity Transit System“ sind gewaltig. Neue Linien, neue Haltestellen, neues Rollmaterial: Im Jahr 2040 wird täglich mit bis zu 690 000 Passagieren gerechnet. Die Bevölkerung hat – in Schweizer Manier – darüber abgestimmt. Ein grosser Teil der Finanzierung funktioniert über die so genannte „Sales-Tax“, ein Aufschlag auf jedes verkaufte Produkt. Der Bundesstaat Washington kennt keine Einkommenssteuer.

Dieses massive Ausbauprogramm bringt einen hohen Bedarf an Rollmaterial mit sich. Gut im Geschäft ist Siemens: Sound Transit hat im Mai 2017 bei Siemens weitere 30 Stadtbahnen vom Typ S70 (Light Rail Vehicle) bestellt. Sie sind für den Betrieb im Regionalnetz des Grossraums Seattle und der Region Central Puget Sound im US-Bundesstaat Washington vorgesehen. Damit wurde eine Option eines im Jahr 2016 unterzeichneten Vertrages eingelöst. Damals orderte Sound Transit 122 Züge vom Typ S70. Mit der neuerlichen Bestellung wächst die Anzahl der Siemens-Fahrzeuge für die Region Seattle auf insgesamt 152. Gebaut werden die Bahnen im Siemens-Werk in Sacramento, Kalifornien.

Internet: www.soundtransit.org

Stadler baut in den USA

GL Vom Boom im Personennahverkehr in den USA will auch der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler profitieren. Ganze 50 Millionen Dollar investiert Stadler in Salt Lake City (Utah) in ein eigenes Werk. Der Spatenstich erfolgte am 13. Oktober 2017. Ausschlaggebend für die Investition war eine im August 2016 eingegangene Bestellung von Caltrain (Kalifornien) über mindestens 16 Triebzüge für den Einsatz im Silicon Valley, wo Facebook und Google zu Hause sind. Die Strecke wird elektrifiziert. „Das ist für uns ein Vorzeigeprojekt“, sagt Martin Ritter, CEO von Stadler USA. Und er macht keinen Hehl daraus, dass er Folgeaufträge erwartet. Stadler muss in den USA produzieren, wenn es an Aufträge kommen will, bei denen Bundesgelder fliessen. Der so genannte „Buy America Act“ schreibt genaue Prozentzahlen der Wertschöpfung fest, die in den USA generiert werden müssen. Stadler hat sich zuerst in ein Servicewerk der Utah Transit Authority eingemietet, um Flirt-Züge für TEXRail zu bauen. Die Platzverhältnisse sind dort sehr bescheiden. Das neue Werk liegt in unmittelbarer Nähe zum Flughafen von Salt Lake City und nahe an einer Autobahn.



Grosse Erwartungen: Martin Ritter, CEO Stadler USA.