

Aus unserem Netzwerk (Fortsetzung)

Gleisgeometrie verantwortlich.

Portland: Seit zehn Jahren wird das bedeutendste Gesundheitszentrum Oregons auf Marquam Hill durch das Aerial Tram von Garaventa/Doppelmayr erschlossen. Dauerte die Busfahrt früher 30 Minuten, so benötigt man heute nur noch drei. An Werktagen benutzen täglich bis zu 10'000 Fahrgäste die Pendelbahn. Die Vernetzung mit dem dichten Strassenbahnsystem ist perfekt und hunderte von Fahrrädern bei der Talstation zeugen vom Zusammenspiel zwischen Human Powered Mobility und ÖV.

Sacramento: Siemens konstruiert mit rund 1'200 Fachkräften zwanzig Minuten ausserhalb des Stadtzentrums alle Fahrzeugtypen für Nordamerika. Bei unserem Besuch standen die neusten Strassenbahnkompositionen für Calgary, Denver, Minneapolis und San Francisco sowie Diesellokomotiven vom Typ SC-44 und Elektrolokomotiven vom Typ ACS-64 in der Endmontage.

Bei der California High-Speed Rail Authority lernten wir das Projekt für die Schnellbahn-Strecken des Staates kennen. Bereits sind grössere Erdbewegungen im Gang und erste Brücken gebaut – allerdings bevor das Angebot definiert ist! Ziel ist, San Francisco und Los Angeles in zwei Stunden vierzig Minuten zu verbinden. Die Kosten für die erste Etappe von San Francisco nach Anaheim werden mit 85 Milliarden US\$ veranschlagt.

Salt Lake City: Der Flughafen ist erst seit 2013 mit einem Light Rail System mit dem Stadtzentrum verbunden. Bei Stadler Rail Inc. empfing uns CEO Martin Ritter. Vorerst eingemietet in Gebäulichkeiten der Union Pacific, werden hier Flirts für TexRail produziert. Edgar V. Keller von ABB gab uns einen Abriss der Traction-Tätigkeiten in Nordamerika und der Zusammenarbeit mit Stadler Rail. Die Grundsteinlegung für den Neubau einer grosszügigen Produktionsstätte in Salt Lake City auf einem 250'000 Quadratmeter grosse Gelände war im Oktober, Baubeginn wird im Januar 2018 sein. Ebenfalls hier ist Doppelmayr/Garaventa mit ihrer Produktionsstätte für Seilbahnen in Nordamerika ansässig.

San Francisco Bay Area: Der Flughafen von Oakland ist seit drei Jahren mit einem People Mover (=horizontale Seilbahn) von der Station Coliseum des Schnellverkehrs-Zugsystem BART erschlossen. Die Strecke misst 5,1 Kilometer, ist teils aufgeständert und

verläuft teils in einem Tunnel. Zwei 3-Wagenzüge pendeln während 16 Stunden am Tag mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Verfügbarkeit des von Doppelmayr/Garaventa entwickelten, erstellten und auch betriebenen „Connectors“ beträgt unglaubliche 99,8 Prozent.



Im Unterhalts- und Instandhaltungswerk von Alstom auf Mare Island bei Vallejo werden Strassenbahnzüge auf Vordermann gebracht und Spezialanfertigungen massgeschneidert. So werden Luxuswagen für den Rocky Mountaineer aus historischen Wagenkästen aufgearbeitet und mit modernster Einrichtung versehen.



Für die Rückfahrt zum San Francisco International Airport fahren wir mit den lauten, in die Jahre gekommenen BART-Zügen. Diese werden seit Ende 2017 von 775 neuen Bombardier-Fahrzeugen abgelöst.

Erkenntnisse und Perspektiven

Die einwöchige Reise von zehn in der Schweiz ansässigen Medienschaffenden in die Staaten Washington, Oregon, Utah und Kalifornien war ein Augenöffner und führte bereits zu einem regen Medienecho. Dieses kann unter dem Link <http://bit.ly/2BheoM8> abgerufen werden. Mein Fazit zusammengefasst in fünf Punkten:

- Den Buy American Act gibt es schon sehr lange – er wurde 1933 unter der Regierung Hoover verabschiedet – und ist daher keine Erfindung von Donald Trump. Das gleiche gilt für den Buy America Act. Er regelt spezifisch die Beschaffungen im Zusammenhang mit Nahverkehr (mass-transit-related procurements) im Wert von

über US\$ 100'000, sofern sie mindestens teilweise aus öffentlichen Mitteln bezahlt werden. Der Buy America Act trat 1983 in Kraft, also lange vor Trump. Heute gilt es 60 Prozent der Wertschöpfung in den USA zu erbringen, für die Jahre 2018/19 bereits 65 Prozent und schliesslich ab 2020 gar 70 Prozent.

- Die Frage nach dem Einfluss der Trump-Administration auf den aktuellen Geschäftsgang beantworteten alle von uns angesprochenen Unternehmen gleich: „Business as usual – wir sind davon nicht betroffen.“

- Die Abkehr vom Auto hin zum Nutzen des öffentlichen Verkehrs durch die jüngere Generation in städtischen Räumen bestätigten uns mehrere Gesprächspartner. Das Auto ist nicht mehr Teil des American Dreams, also des Statussymbols, das es zur Blütezeit der amerikanischen Autoindustrie war. Werte wie kurze Arbeitswege, eine gesunde Umwelt und leicht erreichbare Freizeitbeschäftigungen werden heute höher eingeschätzt. Multimobilität mit Fahrrad, Fahrdienste Uber und Lyft sowie der urbane öffentlichen Verkehr rücken daher immer mehr in den Mittelpunkt.

- Somit ist die basisdemokratische Abstützung öffentlicher Verkehrsvorhaben in Grossstädten kaum erstaunlich. Volksabstimmungen ergeben einen Ja-Anteil von rund sechzig Prozent für ÖV-Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial. Ein Wert, der mit Resultaten in unserem Land absolut vergleichbar ist.

- Allein das geplante Investitionsvolumen in der Sound Transit Region des Staates Washington für die nächsten 25 Jahre beträgt etwa das Zweieinhalbfache der NEAT-Kosten...nämlich 53,85 Milliarden Dollar. Da sollte auch ein Stück für SWISSRAIL Mitglieder mit dabei sein!

United Rail vertritt Schweizer

Der Maschineningenieur Norwin K. Vögeli (53) aus Münsingen bei Bern betreut europäische Zulieferunternehmen beim Eintritt in die nordamerikanischen Märkte und bietet den spurgebundenen Unternehmen Weichensteuerungs- und Signaltechnik an. Zu den Auftraggebern gehören Amberg Technologies, BBR Verkehrstechnik, Ganser CRS, Ruf Telematic, DB Engineering & Consulting. United Rail Inc. hat ihren Sitz in Jacksonville, Florida und ein Zweigbüro in Toronto. www.united-rail.com

Kurt Metz (Text) & Jürg D. Lüthard (Fotos)

<http://bit.ly/2BheoM8>