

Stadtbahn für San Francisco

Armin
Scharf

Die neuen Stadtbahnen für die US-Metropole San Francisco liefert Siemens. Das Exterior-Design stammt aus Kirchentellinsfurt – von Tricon. Ein Interview mit Tricon-Projektleiter Peter Schürg über amerikanische Besonderheiten.



Drei Designentwürfe für San Francisco: „Presidio“, „Skyline“ und „Gate“ (von links). Jede Variante erzählt eine eigene Geschichte aus und über die Stadt. Das Design entwickelte Tricon Design, was letztlich von Siemens produziert wird, entscheidet sich demnächst | Abb: Tricon

Seit einigen Jahren ist Tricon für das Design der Siemens-Regionalbahnen zuständig – jetzt erhielt das Duo den Zuschlag für 175 Stadtbahnfahrzeuge „S200 LRV“, die in San Francisco unterwegs sein werden. Damit kann Tricon bereits den dritten Erfolg auf dem nordamerikanischen Markt verbuchen: 2013 bereits erteilte das kanadische Calgary den Auftrag für neue Straßenbahnen und im Mai 2014 orderte die Allianz der Verkehrsministerien von Illinois, California, Michigan, Missouri und Washington neue Lokomotiven.

Die Stadtbahnen der Reihe „S200“ sollen San Francisco mit Nachbargemeinden verbinden und sind als Hochflurfahrzeuge konzipiert. Die über alles 22,86 Meter langen Bahnen (Breite 2,65 Meter) bieten Platz für insgesamt 203 Passagiere, darunter 60 Sitz- und 4 Rollstuhlplätze. Von vier 130 kW starken Motoren angetrieben liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 80,5 km/h. 2018 sollen die ersten 40 Exemplare ausgeliefert werden.

Herr Schürg, beim Stichwort Stadtbahn denkt man nicht unbedingt an die USA – ist die Tram dort wieder attraktiv geworden?

Die traditionelle Straßenbahn, wie sie bei uns bekannt ist, lässt sich mit der Bahn für San Francisco nur bedingt zu vergleichen. Zwar basieren die Siemens-Fahrzeuge ursprünglich auf Straßenbahnentwicklungen für europäische Städte, aber ihr Einsatzgebiet ist größtenteils doch eher mit einer Stadtbahn vergleichbar, wie sie beispielsweise in Stuttgart zu finden ist.

Die Bahnen für San Francisco verkehren sowohl ebenerdig, als auch unterirdisch, auf eigenen Trassen und in den Straßenverkehr integriert. Ähnlich ist es in vielen anderen amerikanischen Städten. In USA ist deshalb auch nicht von der Straßenbahn die Rede, sondern von Light Rail Vehicles (LRVs), die von der Geschwindigkeit und vom Transportvolumen her zwischen den herkömmlichen Regionalzügen oder Metros und den Omnibussen einzuordnen sind.

Die LRVs werden in den USA immer attraktiver. Dieses Marktsegment wird auch in den nächsten Jahren – das

sagen alle Prognosen – weiter wachsen. Die amerikanischen Städte haben immer mehr mit den Problemen des Automobilverkehrs zu kämpfen, die Etablierung eines Stadtbahnsystems ist immer noch deutlich günstiger als ein neues unterirdisches Metrosystem. Auch die Politik der US-Regierung, Schienenverkehr voranzutreiben, hilft bei der Realisierung neuer Light Rail Systeme.

Welche Anforderungen an die Bahn und das Design hat der Kunde formuliert?

Das Projekt „San Francisco“ war schon das zweite Projekt, das wir mit Siemens in den USA erfolgreich abgewickelt haben. Davor haben wir das Exterieur-Design für die neue Stadtbahn im kanadischen Calgary entwickelt. Auch für San Francisco haben wir keine typische „Siemens-Bahn“ oder ein „Tricon-Fahrzeug“ gestaltet, sondern drei individuelle Designkonzepte entwickelt, die dem Charakter und Selbstverständnis von San Francisco entsprechen.

Beschreiben Sie für uns doch kurz das Exterieur-Design.

Unsere Designs sollten die ganze Bandbreite der Region berücksichtigen – von der IT-Branche des Silicon Valley über „Flower Power“ bis zu traditionellen amerikanischen Werten. So sind die Entwürfe mit ganz eigenen Aspekten und Geschichten hinterlegt.

Bei unserem Entwurf „Presidio“ haben wir den PCC-Wagen aufgegriffen, ein Straßenbahnwagen der in den 1930er Jahren in den USA entwickelt wurde und heute noch in San Francisco als historisches Fahrzeug auf der Linie F unterwegs ist.

Beim Entwurf „Skyline“ sehen wir, mit seiner gespannten Front, ein Fahrzeug, dessen prägendes Element ist ein umlaufendes Band, das alles zusammenhält und an eine moderne, technisch präzise Sänfte erinnert. „Gate“ wiederum versinnbildlicht San Franciscos Brücken, allen voran die Golden Gate Bridge, aber auch die Nähe zum Meer.

Insgesamt haben wir für San Francisco eher weichere Formen gesehen als harte Kante.



Mit welchen US-typischen Normen wurden Sie dabei konfrontiert?

Die Anforderungen an die Fahrzeuge für Asien oder Europa unterscheiden sich gar nicht so sehr von denen, die in den Vereinigten Staaten gelten. Es gibt natürlich entsprechende Normen, vor allem was das Crash-Verhalten betrifft, aber auch spezielle Anforderungen an die Sichtverhältnisse des Fahrers und schließlich für die Behindertenfreundlichkeit. Diese Normen zu erfüllen war aber für uns jedoch kein Problem.

Die größte Herausforderung des Projektes?

Wir mussten mit unserem europäischen Kulturverständnis die Erwartungen des US-Kunden treffen. Dabei hat uns sicher geholfen, dass sowohl ich als auch mein Kollege Marvin Kessler-Scheil während unseres Studiums längere Zeiten in USA verbracht haben und wir uns mit dem kulturellen Eigenverständnis bereits auseinandergesetzt haben. Letztendlich hat der Erfolg des Projektes unsere Einschätzung bestätigt.

Bot der Job mehr oder weniger Designfreiheiten als ein vergleichbares Projekt in Europa?

Da gibt es keine grundsätzlichen Unterschiede zwischen USA und Europa. Wie immer geht es um das Einhalten der Normen, um finanzielle Rahmenbedingungen und – last, but not least – um den Mut des Herstellers wie des Betreibers, neue Gestaltungsansätze aufzunehmen.

Wie lange lief das Projekt? Und begleiten Sie auch die Umsetzung in der Produktion?

Das Projekt läuft bei uns seit September 2013, wobei die Hauptarbeit für das Angebot von Siemens an den Betreiber bis Februar 2014 lief. Aktuell steht nun die Entscheidung an, welches Designkonzept weiterentwickelt wird. Gemeinsam mit dem Hersteller bei uns im Haus beginnen wir in diesen Tagen mit der Detaillierung des Exterieurs.

Link

www.tricon-design.de

www.usa.siemens.com/railsystems

Copyright © 2015 zwomp. All Rights Reserved.

WPZOOM Designed by