Wolf-Dietrich Geitz, im Juli 2006

Von Erfolg zu Erfolg und von Problem zu Problem

Aktuelles vom Bahnverkehr zwischen Boston und Washington

Rekordzahlen bei Passagieren und Frachttransporten, ständiger Streit um die zukünftige Organisation von Amtrak, Kapazitätsengpässe in den Containerterminals der Ostküste – fast wähnt man sich in Berlin oder Hamburg, Wien oder Bern, folgt man den Schlagzeilen in der Presse über die Situation der Bahnen im Nordosten der USA. Tatsächlich ähneln die Herausforderungen an die Bahnen jenen in Europa. Details und Hintergründe unterscheiden sich dann aber doch oft. Der Autor möchte ein Bild der aktuellen Situation vermitteln. Angesichts des Bahnbooms im Nordosten der USA wird es jedoch sicher nicht vollständig sein können. Zu jedem beschriebenen Beispiel werden sich mindestens zwei oder drei weitere finden lassen.

Die Auswirkungen von nationalen Entwicklungen auf die Bahnen im Nordosten

Die Börsenkurse der Bahnen steigen mit dem Ölpreis, viele Strecken der großen Bahnen sind vor allem zwischen den Häfen und den Ballungszentren rund um die Uhr ausgelastet. Wal-Mart und seine Importe aus China lassen den Containerverkehr der Bahnen von Rekord zu Rekord steigen. Die ohnehin stark belasteten Strecken von CSX und Norfolk Southern können kaum mehr Verkehr aufnehmen.

Milliarden Dollar schwere Projekte zum Ausbau der Bahninfrastruktur ziehen sich andererseits angesichts eines Wirrwarrs an Zuständigkeiten für Planung und Betrieb und gegensätzlicher lokaler Interessen zwischen der Regierung in Washington, den Bundesstaaten und den Bahngesellschaften hin. Allein das CREATE-Projekt (*Chicago Regional Environmental and Transportation Efficiency*) zum Ausbau der massiven Engpässe um Chicago böte auch den Bahnen im Osten der USA neue (Kapazitäts-) Perspektiven. Landesweit hingegen wirkt schon ein großzügiges Steuerermäßigungspaket für Short Lines, das diesen Bahnen nun auch kapitalgünstige und bilanzfreundliche Investitionen in die Erneuerung ihrer Infrastruktur erlaubt und die Short Lines in gewisser Weise mit der regionalen Straßenfinanzierung gleichstellt. Solche Pakete entstehen durch das professionelle Lobbying von Einzelpersonen in Washington. Ray Chambers und Keith Hartwell aus Washington haben hier mehr erreicht als viele Bahnvorstände und Politiker in Jahrzehnten vor ihnen. Von den neuen Steuerregeln profitieren nicht nur die Hafenbahnen in New Jersey und Baltimore, sondern auch viele regionale Bahnstrecken in abgelegenen Regionen im Norden.

Steigende Benzinpreise füllen auch zunehmend die Züge von Amtrak und der Nahverkehrsgesellschaften zwischen Boston und Washington. Verbindungen wie von Raleigh nach Charlotte, bis vor kurzem Domänen des Autoverkehrs, nähern sich europäischen Intercitystandards an. Neue Verbindungen, aber immer häufiger auch existierende Relationen, werden ausgeschrieben. Klassische Betreiber wie Connex gewinnen Aufträge genauso wie Neueinsteiger Hertzog. New York und New Jersey bereiten sich auf gigantische Projekte im Regionalverkehr vor.

Viel Licht wirft auch Schatten. Amtrak ist zum politischen Spielball der Parteien geworden. CEO David Gunn hat erfolgreich begonnen, aus dem Verwaltungsapparat Amtrak ein modernes Verkehrsunternehmen zu machen und wurde der Politik geopfert. Politische Ränkespiele entziehen Amtrak, unbeeindruckt von der Beliebtheit bei den Fahrgästen, konsequent Investitionsmittel und hoffen auf die Pleite des Unternehmens.

Streiks im Nahverkehr häufen sich wieder, Philadelphia und New York scheinen besonders anfällig zu sein. Und die Politik der strikten Grenzkontrollen behindert zunehmend den Bahnverkehr zwischen den USA und Kanada, eine

An einem eiskalten Januarabend wartet ein Triebwagen der MetroNorth auf seine Rückfahrt zur Grand Central Station in New York. New Haven, 2004

Gepäck nach Florida wird in Alexandria, VA, in einen der Langstreckenzüge der Amtrak verladen (Oktober 2003).

Reihe von Zügen sind schon eingestellt worden, die Bevölkerung im Staat New York leidet unter den Verspätungen der Züge auf den Korridoren zwischen Montreal bzw. Toronto und New York.

Der Streit um Amtrak

Die Zukunft von Amtrak beherrscht seit geraumer Zeit nicht nur die Schlagzeilen der Fachpresse. Mit dem North East Korridor zwischen Washington und Boston kontrolliert Amtrak eine der Lebensadern im Nordosten und erreicht bis zu fünfzig Prozent Anteil am Verkehrsmarkt. Anders als im übrigen Netz, gehört hier Amtrak auch die Infrastruktur, im Kern die alte Penn Central und New Haven and Boston, heute eine durchgängig mindestens zweigleisig - von Philadelphia bis New Haven fast durchgehend viergleisig ausgebaute, elektrifizierte Magistrale. Die Route erstreckt sich über 457 Meilen oder 735 Kilometer von Washington Union Station bis Boston South Station mit der Penn Station in New York als zentralem Zugang zu Manhattan. Bis zu 360 Züge verkehren hier täglich auf manchen Abschnitten, nur ein kleiner Teil davon sind die stündlich bis halbstündlich verkehrenden Acelas, Metroliner und „Regionals" von Amtrak. Wesentlich mehr Züge bringen Nahverkehrsbetreiber wie Connex in Boston, Metro North und New Jersey Transit um New York, SEPTA in Philadelphia und MARC in Washington auf die Strecke. Die Acela-Züge verkehren mit bis zu 150 Meilen in der Stunde (241 km/h).

25 Millionen Fahrgäste zählte Amtrak 2005, so viele wie nie zuvor, und das trotz monatelangen Ausfalls der Acelas und ausgefallener Züge um New Orleans und zwischen New York und Florida nach Unwetterschäden. Auch die wiederholten technischen Probleme mit den Acela-Zügen konnten ihrer Popularität nichts anhaben. Sofort nach Wiederinbetriebnahme wurden die früheren Fahrgastzahlen wieder erreicht. In nur vier Jahren hat Amtrak seine Produktivität um 25 Prozent erhöht und seine spezifischen Kosten gleichzeitig um 15 Prozent gesenkt – andere amerikanische Unternehmen werden für solche Ergebnisse von der Regierung gefeiert. Dreizehn Millionen seiner Fahrgäste nutzen Amtrak im North East Korridor, 30 Prozent mehr als zehn Jahre zuvor. Sechzig Prozent seiner Einnahmen erzielt Amtrak im Verkehr zwischen Washington, New York und Boston.

Ein schlechtes Licht auf Amtrak werfen ungelöste Probleme mit der Modernisierung der wichtigen Strecke von New York nach Albany, wo trotz vorhandener Mittel des Staates New York die Verbesserung von Streckeninfrastruktur und Zügen an technischen Schwierigkeiten und gegenseitigen Schuldzuweisungen zwischen Amtrak und dem Staat New York unterging. Die modernisierten Turbotrains haben nie richtig funktioniert, eine Modernisierung von Bahnhöfen und Infrastruktur ist nie über erste Versuche hinausgekommen. Dazu kommen mit dem wachsenden Güterverkehr zunehmende Engpässe um Albany, welche die Situation noch schwieriger machen. Das Ergebnis wird nun wohl eine komplette Neuplanung, ein Verzicht auf die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und möglicherweise auch die Vergabe der Verkehrsleistung an ein anderes Unternehmen als Amtrak sein.

Weit erfolgreicher läuft die Modernisierung des Keystone Korridors auf 170 Kilometern zwischen Philadelphia und Harrisburg. Die ersten Abschnitte der modernisierten Infrastruktur wurden 2006 in Betrieb genommen, bis zu 14 Zugpaare verbinden seit Herbst 2006 täglich mit 110 Meilen in der Stunde (177 km/h) Harrisburg mit Philadelphia und New York. Die kürzeren Fahrzeiten ermöglichen verbesserte Fahrzeugumläufe und somit auch die Steigerung der Zugzahlen von 22 auf 28 Züge.

Nach jahrelangem Streit zeichnet sich nun ab, dass die Infrastruktur an eine staatliche Organisation abgegeben wird, Amtrak in Betreibergesellschaften für den (touristischen) Langstreckenverkehr, den Intercityverkehr und den Regionalverkehr aufgespalten wird und alle Verkehrsleistungen von den Bundesstaaten ausgeschrieben werden. Ein Vorteil dieser Struktur wäre

Der Umsteigebahnhof Jamaica ist betrieblicher Mittelpunkt des Netzes der Long Island Railroad. (August 2004)

eine gewisse Kostentransparenz – vielleicht mit dem Ergebnis, dass die teure Infrastruktur im dicht besiedelten Nordosten nachweislich nicht gewinnbringend betrieben werden kann und Amtrak gar nicht so schlechte Arbeit geleistet hat. Zudem ließen sich dann Infrastrukturzuschüsse aus öffentlichen Kassen leichter mit den hohen direkten und indirekten Subventionen an Straßen- und Flugverkehr vergleichen. Die parlamentarischen Diskussionen der ersten Monate 2006 haben sich bezeichnenderweise besonders auf die Zusammensetzung der Menüs in den Speisewagen konzentriert.

Die Suche nach der Zukunft der Museumsbahnen

Mit viel Engagement betreiben Eisenbahnfreunde eine ganze Reihe von mehr oder weniger bekannten Museen und Museumsbahnen in der Region. Nach vielen Erfolgen und neuen Ideen in den vergangenen zehn Jahren zeichnet sich nun ein Bedarf an neuen Marketingstrategien und Geldquellen ab. Vorbilder für die großen etablierten Vereine können hier unter anderem die kleinen Betriebe sein, wie beispielsweise Cooperstown.

Das Eisenbahnmuseum der BO in Baltimore ist nach dem Unwetter bedingten Einsturz des Daches wieder ein Glanzlicht der Eisenbahnszene. Rundschuppen und Fahrzeuge sind nach dem Unglück vorbildlich restauriert worden und zeichnen ein Bild der Frühzeit der Eisenbahn und der Industrialisierung. Mitfahrmöglichkeiten auf den ersten Meilen der ersten Eisenbahn auf dem amerikanischen Kontinent, eine Berücksichtigung auch an Güterwagen im Sammlungskonzept und didaktisch dargestellte Zusammenhänge zwischen Bahn und Gesellschaft verdeutlichen, weshalb viele Museen in Europa verstaubt wirken verglichen mit Baltimore oder Sacramento.

Trotzdem müssen zahlende Besucher erst einmal gewonnen werden, ein Problem, vor dem auch Steamtown in Scranton, Pennsylvania, steht.

Dort werden intensive Diskussionen über die Zukunft des Museums geführt. Erst 1995 mit Investitionen von 80 Millionen Dollar aus staatlichen und lokalen Mitteln eröffnet, zeichnen sich nun weitere dringend erforderliche Instandhaltungsmaßnahmen im großzügigen Museumsgelände in einem ehemaligen Bahnbetriebswerk ab. Der Rückgang an Mitteln für Sonderfahrten hat zu einem enormen Besucherschwund von etwa 200.000 Besuchern pro Jahr auf 70.000 geführt, der auch nicht durch zusätzliche Aktivitäten ehrenamtlicher Helfer im als „Nationalpark" deklarierten Museum aufgefangen werden kann. Auch das in unmittelbarer Nachbarschaft eröffnete Trolleymuseum mit eigener Museumstrecke konnte den Rückgang nicht

Die in Steamtown erhaltene 3254 der Canadian National dreht im August 2004 ihre Runden um das Museum in Scranton, PY.

mehr aufhalten. Eine starke Konzentration auf Schüler und Familien als Besucher hat (zahlende und meist großzügig spendende) Eisenbahnfreunde eher verschreckt. Aktuelle Pläne sehen nun eine Konzentration auf die Wiederaufarbeitung betriebsfähiger Dampflokomotiven und ein gesteigertes Angebot an Sonderfahrten vor. Wie sich „Spaßfahrten" und historische Eisenbahn verbinden lassen, kann auch ein Blick nach Cooperstown zeigen, wo Disneyland und Eisenbahn erfolgreich kombiniert werden konnten und alle Besuchergruppen auf ihre Kosten kommen.

Dort bedient die Cooperstown & Charlotte Valley Railroad eine frühere Zweigstrecke der D&H, die über viele Jahrzehnte vom Transport von Milch von glücklichen Kühen in idyllischer Landschaft zu den Großmärkten in New York lebte. Durch historische Zufälle ließen sich in Cooperstown die Vorstände der DH nieder, Winston O. Link fand dort viele seiner Freunde. Entsprechend viele seiner Fotos finden sich dort heute im Privatbesitz früherer Bahnmitarbeiter. Die Bahn wurde eines Tages stillgelegt, ein Museumsbetrieb entstand, der sich heute perfekt in die touristische Infrastruktur der Region einpasst und so sein Überleben sichert.

Einnahmen und erfreuliche Fahrgastzuwächse bringen regelmäßige Fahrten zu den Baseballspielen in der Baseballstadt Cooperstown, wo sich die Eisenbahner auch für Zubringerverkehr zwischen Park-und-Ride-Plätzen und den Spielorten nicht zu schade sind. Zahlungskräftige Kunden bringen Dinner- und Jazzzüge mit Salon- und Speisewagen, die damit auch das historische Programm und das Museum der Bahn finanzieren. Eisenbahnfreunde werden durch gemeinsame Veranstaltungen mit dem örtlichen Museum gelockt, das immer wieder Ausstellungen zur Bahn und zu Winston O. Link mit Sonderzügen kombiniert.

Museen funktionieren dann am besten, wenn jede Zielgruppe sich wieder findet, und Museum und Fahren kombiniert werden.

Eine gelungene Beigabe zu einem Besuch in Washington ist auch die neue Transportabteilung im Museum for American History geworden. Es gibt keine fahrenden Züge, keinen echten Dampf und nur wenige Exponate, trotzdem gelingt es, die Bedeutung der Bahnen für das alte und das neue Amerika zu vermitteln. Eine simulierte Fahrt im „Loop" in Chicago ist eine Lieblingsecke des Autors im Museum.

Opfer des eigenen Erfolgs ? – Güterverkehr auf der Schiene

Die bekannten Engpässe im Netz der Güterbahnen sind die Region um Chicago und die Containerhäfen im Westen. Die Strecken im Osten sind weniger im Blickfeld der bahninteressierten Öffentlichkeit, vielleicht, weil sie traditionell schon immer dicht befahren waren. Auch ist der Fahrgast im Personenverkehr bisher seltener betroffen, verkehren doch die Züge meist auf eigenen Trassen, nicht nur auf dem Northeast-Korridor, auch in New Jersey und Connecticut gibt es viele nur dem Personenverkehr vorbehaltene Trassen. Der dicht befahrene Korridor am Hudson River verfügt über zwei Strecken. Die Strecke am rechten Ufer gehört CSX und sieht nur Güterverkehr, die linke Strecke ist weitgehend den Personenzügen von Amtrak und Metro North vorbehalten.

Zahlreiche Wochenendpendler wird der Zug von Newport News nach Washington an einem Sonntagabend im Oktober 2004 in Williamsburg, VA aufnehmen.

Ein Acela-Express wird sich in wenigen Minuten auf den 735 Kilometer weiten Weg nach Washington machen und dabei mehr als 240 km/h erreichen. (Boston South Station, August 2004)

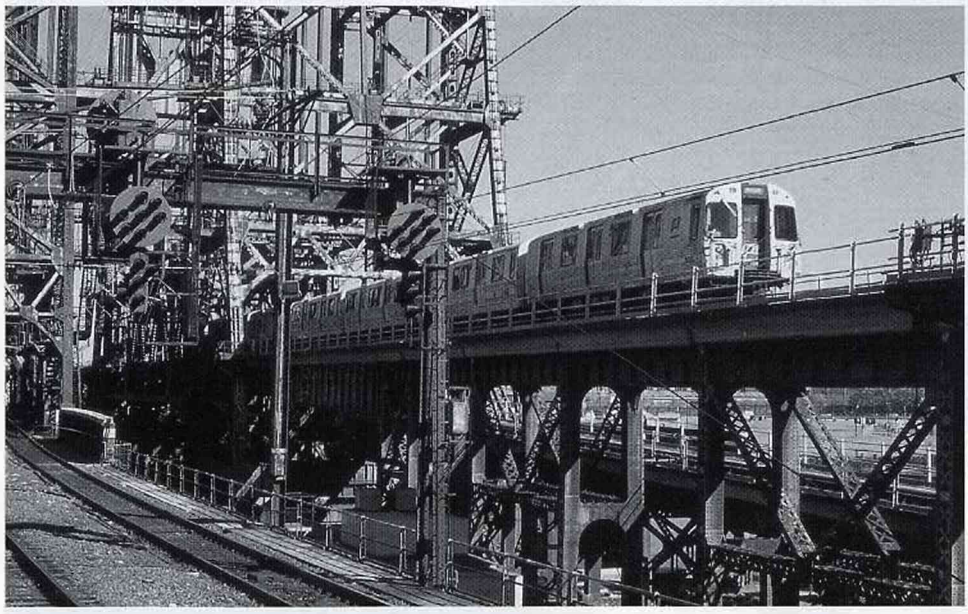
Zunehmende Konflikte gibt es auf gemeinsamen Strecken in New Jersey wie bei Bound Brook, 50 Kilometer westlich von New York City und insbesondere im Raum Washington. Dort findet auf den Strecken von CSX dichter Nahverkehr von MARC und Virginia Rail Express statt, der in Stoßzeiten den Güterverkehr lahm legt. Ein besonderer Engpass ist die nur zweigleisige Strecke zwischen Washington und Alexandria in Virginia, auf der alle Züge – Güterzüge von CSX, Nahverkehr von VRE und der Fernverkehr von Amtrak nach Florida und anderen Zielen, verkehren müssen und wo die Züge sichtbar stop-and–go von Blocksignal zu Blocksignal verkehren. Der laufende Ausbau der Strecke soll vor allem dem Personenverkehr zu Gute kommen. Fast alle Güterverkehrsmagistralen in Virginia – von CSX und von NS – können nicht einmal den jeweils eigenen Güterverkehr aufnehmen, der an manchen Tagen komplett zusammenbricht. Eine weiträumige Umleitung des Nord-Süd-Verkehrs weit westlich an Washington vorbei brachte nur kurzfristige Erleichterung, da immer mehr Containerschiffe aus Asien den Panamakanal nutzen und an den Häfen der Ostküste anlegen, vertrieben von den Kapazitätsproblem der Bahnen von Long Beach (Los Angeles), Oakland (San Francisco) und Seattle.

Mit dem Boom im Güterverkehr können die Bahnen nach einem Jahrzehnt des Rückgangs wieder ihre Preise erhöhen, was Verlader und Industrie zunehmend nach mehr Wettbewerb zwischen den Bahnen und freiem Netzzugang nach europäischem Vorbild rufen lässt. Geringfügigen Wettbewerb gibt es nur in einigen Häfen, wo das Kartellamt nach dem Verkauf von Conrail an CSX und Norfolk Southern gemeinsame Hafenbahnen dieser beiden Gesellschaften durchsetzen konnte. Viele Betriebe sind jedoch der Preispolitik von CSX und NS hilflos ausgeliefert – zum Vergnügen der Aktionäre der Bahnen, die so, immerhin, auch Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur finanzieren können. Die Aufsichtsbehörden suchen einen Weg in der Mitte und erzwingen immer mehr bilaterale und Kunden orientierte Übereinkommen zum gegenseitigen Netzzugang für bestimmte Züge. Einen freien Zugang zur Infrastruktur der Wettbewerber nach europäischem Vorbild wird es aber vorerst wohl nicht geben.

Nach den Fusionen der 1990er Jahre innerhalb der USA und zwischen amerikanischen, mexikanischen und kanadischen Bahnen untereinander, verändert sich auch das Einsatzbild der Lokomotiven. So kommen regelmäßig Lokomotiven der Canadian Pacific über die ehemalige Delaware & Hudson an Albany vorbei weit in den Süden des Staates New York.

Geliebt vom Volk und chronisch unterfinanziert – der Nahverkehr der Ballungsräume

Der Nordosten der USA verfügt über weltbekannte Nahverkehrsunternehmen – die U-Bahn von New York und Amtraks silberne Regionals für Fernpendler. Diese beiden stellen aber nur einen kleinen Ausschnitt aus dem dichten Angebot zwischen Connecticut und Virginia dar. Im vergangenen Jahrzehnt hat auch der Personenverkehr der Stadtbahnen von Boston und Newark, von Philadelphia und Baltimore einen ungeahnten Boom erlebt. Der Regionalverkehr der Eisenbahnen um Boston, zwischen den Bundesstaaten Connecticut, New York und New Jersey und der Stadt New York, um Philadelphia und die Netze nördlich und südlich von Washington haben wesentlich dazu beigetragen, dass die Statistik inzwischen fast zehn Milliarden Nutzer von Zügen und Straßenbahnen in den USA im Jahr erhebt – doppelt so viele wie in Deutschland. Trotzdem kommt der Ausbau der Netze kaum der Nachfrage nach. Eine zurückhaltende Regierung in Washington und einzelne bahnskeptische Politiker wie in Maryland machen den Fahrgästen das Leben schwer. Das Fahrplancenter zitiert Berechnungen, nach denen in den USA jeder Flugreisende 2004 2,48 $, jeder Autofahrer mit 1,12 $, jeder Busfahrgast mit knapp einem Dollar, jeder Bahnfahrgast hingegen nur mit 49 Cent staatlichen Mitteln unterstützt wurde. Lediglich New Jersey Transit bietet inzwischen europäischen Standard, auf den langen Strecken wie im regionalen Verkehr. Alle anderen Betriebe haben noch einen weiten Weg vor sich.



Ein Zug des PATH S-Bahnnetzes erreicht Newark, New Jersey, von Manhattan kommend. (Oktober 2003)

Bahnverkehr um Washington

Das Metro-Netz in Washington wird immer weiter ausgebaut, erhält gerade wieder neue Züge und kann trotzdem kaum die Nachfrage befriedigen. Das neueste Projekt, die Verlängerung einer Strecke zum weit vom Stadtzentrum entfernten Flughafen Dulles mit seinen vielen Gewerbegebieten, konnte immerhin nach langem Widerstand des Taxigewerbe beschlossen werden und sieht seiner Eröffnung im Jahre 2012 entgegen. Inzwischen hat sich die Stadt auch für die Wiedereinführung der Straßenbahn entscheiden. Eine erste Linie soll auf einigen Kilometern demnächst auf der Pennsylvania Avenue verkehren und den Grundstock für ein etwa fünfzig Kilometer langes Straßenbahnnetz bilden.

Der Nahverkehr auf der Schiene boomt: MARC mit seinem Netz bis Baltimore in Maryland (65 km von Union Station) und VRE bis nach Fredericksburg in Virginia (87 km) erzielen einen Fahrgastrekord nach dem anderen. Inzwischen müssen immer wieder Fahrgäste im abendlichen Berufsverkehr an der Union Station in Washington wegen Überfüllung auf den nächsten Zug warten. Eine weitere Fahrplanverdichtung scheitert derzeit am dichten Güterverkehr. Ein laufendes Ausbauprogramm wird mit längeren dreigleisigen Abschnitten und neuen Brücken die Kapazität zwischen Washington und Richmond mittelfristig deutlich erhöhen und die Fahrzeiten reduzieren. Der Ausbau wird vom Staat Virginia finanziert, um den Personenverkehr in der Region zu verbessern. Die Güterzüge von CSX werden von den Maßnahmen bestenfalls indirekt profitieren. Optimistische Beobachter sehen die Baumaßnahmen nur als einen ersten Schritt, um die alte RF&P (Richmond, Fredericksburg and Potomac) in einen echten Intercitykorridor zu verwandeln, der auch den Fernverkehr in den Süden verbessern soll.

Nicht nur immer vollere Highways und höhere Benzinpreise bringen die Leute auf die Bahn. Hohe Immobilienpreise in Washington mit seinen Arbeitsplätzen lassen immer mehr Menschen in Städte bis nach Fredericksburg und Richmond, 176 km südlich von Washington, ziehen, die jeden Tag ihren Arbeitsplatz erreichen wollen – möglichst ohne Auto.

Bahnverkehr um New York

Schon immer konnte der öffentliche Nahverkehr in Manhattan einen der weltweit höchsten Anteile am Modal Split in Ballungszentren vorweisen – Taxis, Lieferwagen und Busse genügen, um in den engen Straßenschluchten ein Verkehrschaos rund um die Uhr zu verursachen.

Die Orte um Manhattan bilden schon eigene Oberzentren mit eigenen Verkehrsströmen. Brooklyn und Newark im näheren Bereich, New Haven oder Poughkeepsie im weiteren Umland sind Beispiele dafür. Der regionale Schienenverkehr wird von NJT, Metro North und LIRR bedient. Jede dieser Bahnen ist eine Bahnwelt für sich, obschon sie seit geraumer Zeit unter dem Dach der MTA gemeinsam mit U-Bahn und Bussen verwaltet werden.

Auch um New York führen verstopfte Highways und steigende Benzinpreise zu einer weiter steigenden Bereitschaft, in Schienenverkehr zu investieren, die in dieser Region zusätzlich durch starkes Umweltbewusstsein gestützt wird.

Nach langen Jahren der Konzentration auf die Modernisierung der U-Bahn zeichnen sich nun Investitionen in neue Bahnprojekte ab, die selbst New York seit dem Bau der U-Bahn nicht mehr gesehen hat. Von den Bahnen hat nur New Jersey Transit (NJT) bisher eine konsequente Modernisierung erfahren. Das Stadtbahnsystem südlich des Hudson, neue bequeme Züge, von Bombardierlokomotiven ähnlich der DB-Baureihe 101 gezogen, Stadler-Triebwagen auf Zweigstrecken und eine moderne Betriebsleitzentrale geben das Bild einer echten modernen Eisenbahn ab. Die Belohnung ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 50 Prozent innerhalb der letzten fünf Jahre auf täglich 140.000 alleine zur Penn Station.

Gerade hat NJT Amtrak den Betrieb der „Clocker"-Regionalexpresszüge zwischen New York und Philadelphia (130 km) abgenommen. Wohl 2008 wird die Strecke nach Scranton in Pennsylvania wieder in Betrieb genommen, verbunden mit Investitionen von 350 Millionen Dollar. Der Dampflokfreund kann dann in modernen Zügen die 214 km zwischen dem Bahnhof Hoboken nahe der Freiheitsstatue und Steamtown zurücklegen.

Metro North war bis vor kurzem eher ein Eldorado für Freunde historischer Fahrzeuge als ein moderner Nahverkehrsbetrieb. Trotzdem stiegen die Fahrgastzahlen auf einigen Strecken seit Mitte der 1990er Jahre um bis zu 25 Prozent. Inzwischen werden die mit Stromschienen betrieben Triebwagen des elektrischen Netzes nach und nach ausgetauscht, und die historischen FL9-Lokomotiven auf den Zweigstrecken in Connecticut und im Staat New York sind Vergangenheit. Dem Besucher bietet Metro North heute wie dazumal Bahnfahrten in die waldreichen, abgelegenen Gebiete nördlich von New York bis weit nach Connecticut hinein. Metro North ist nach der Konzentration aller Amtrak-Züge auf Penn Station das einzige Unternehmen, das Grand Central bedient – mit etwa 600 Zügen jeden Tag auf 45 Bahnsteiggleisen jedoch nicht zu selten.

Die Long Island Railroad LIRR verbindet mit ihrem rund 500 km umfassenden Streckennetz vor allem die Wohngegenden auf Long Island mit ihren Bahnhöfen in Manhattan (Teil der Pennstation) und Brooklyn (Latbush Avenue). Keine andere Strecke in den USA ist dichter befahren als die Verbindungen von Long Island nach Manhattan, die inzwischen jeden Tag mehr als eine viertel Million Fahrgäste zählt. Mit einem prognostizierten Bevölkerungswachstum von fast dreißig Prozent auf Long Island bis 2020 werden es wohl bald noch mehr sein. Dieser dichte Verkehr bestimmt das Bild der LIRR in der Öffentlichkeit. Weniger bekannt sind die jeweils etwa 150 km langen Strecken bis zum Badeort Montauk und nach Greenport, die weit weniger dicht besiedeltes Gebiet erschließen. Insbesondere der Zweig nach Greenport ist auch immer wieder Gegenstand von Stilllegungsdiskussionen. Die Fahrgäste profitieren bereits von neuen Triebwagen und Doppelstockzügen sowie vom intelligent konzipierten Umsteigebahnhof Jamaica. Länger benötigt die Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Einige Abschnitte werden dreigleisig ausgebaut.

Das größte Projekt ist jedoch die seit Jahrzehnten angedachte Realisierung der Verbindung von LIRR und Grand Central Terminal mit einem Tunnel unter dem East River. Das Projekt mit seinem gewaltigen Umfang von 6,3 Milliarden Dollar Baukosten ist das größte Nahverkehrsprojekt auf dem amerikanischen Kontinent und wohl nicht nur dort. Seine Umsetzung wird Millionen von Pendlern nach New York das Leben erleichtern und die Verkehrsstrukturen der Stadt neu formen.

Eine wichtige Verbindung zwischen dem Bahnhof Hoboken von NJT und dem U-Bahnnetz von Manhattan bilden die Züge von PATH und ihre Strecke durch einen Tunnel unter dem Hudson River. Nach der Wiederherstellung des Bahnhofes in Manhattan streben die Fahrgastzahlen von PATH zu alten Höhen, neue Züge sind bereits bestellt. LIRR und Metro North sollen nun fusionieren, und endlich wird es nach den Fahrzeugmodernisierungen auch wieder Infrastrukturprojekte geben.

Fazit

Es passiert etwas im Eisenbahnwesen in Nordamerika, viel mehr, als gemeinhin an Informationen nach Europa kommt. Es lohnt sich, diese Entwicklungen aus europäischer Sicht zu verfolgen. Der Nordosten der USA bietet diese Veränderungen konzentriert, gerade in New York. Dem Fachpublikum und dem Eisenbahnfreund öffnet sich ein weites und vielfältiges Betätigungsfeld. Hinfahren und Anschauen ist das Motto auch für die an städtischem Nahverkehr Interessierten. Neue Strecken und neue Züge finden sich jedes Jahr.

Quellen

- Trains, Jahrgänge 1996-2006
- Railistics GmbH und Seneca/CCH, Wiesbaden und Washington 2006
- Amtrak Fahrpläne 2005 und 2006
- Thomas Cook Overseas Timetable März-April 2006
- Fahrplancenter News Nr. 40, November 2005

Amtrak-Reisekomfort (Foto: Sml. A.E. Möller)

Der Virginia Rail Express nach Manassas bringt müde Pendler in die Vorstädte (Alexandria, VA, Oktober 2003)

Ein Regionalzug der Amtrak erreicht auf seiner Fahrt nach Süden Newark, NJ.