

Utah Cog Railway

Entwurf Dezember 2017

Es besteht eine intakte Chance, dass es im US-Bundesstaat Utah zum Bau einer gänzlich neuen Zahnradbahn kommt!

Unmittelbaren östlich von Salt Lake City, der Hauptstadt des Bundesstaats Utah, befinden sich in der Wasateckette mit Snowbird / Alta, Brighton / Solitude und Park City drei der bekanntesten Wintersportgebiete der USA. In letzterem fand 2002 ein Teil der Winterolympiade statt. Die drei Regionen mit unzähligen Liftanlagen in sieben Skigebiete befinden sich jeweils nur wenige Kilometer voneinander entfernt. Jedoch der Weg von einem zum anderen Ort führt immer auf der Strasse durch die Täler und über Salt Lake City. Zur Attraktivitätssteigerung des gesamten Gebiets möchte man seit etwa 2003 diese Gebiete optimal miteinander verbinden. Da aber Salt Lake City selbst schon auf etwa 1350 m ü M liegt und die umliegenden Berge bis zu 3353 m Höhe erreichen, ist in diesem lawinengefährdeten Gebiet mit bis zu 13 m Schneehöhe eine Verbindung mittels Strassen kaum möglich. Zudem, da fast alle Gäste mit dem eigenen Auto anreisen, bestehen im Winter mit täglich 4'000 Autos allein nach Snowbird auf den Strassen extrem lange Kolonnen und Staus. Dazu bestehen in den Orten riesige Parkflächen und sogar Parkhäuser!

Anzumerken bleibt, gegenwärtig ist Whistler mit 33 km² das grösste Skigebiet in Nordamerika, gefolgt von Vail mit gegen 24 km². Mit der Verbindung der genannten Skigebiete würde eine Gegend von 73 km² erschlossen. Auch bewirbt sich die Region für die olympischen Winterspiele 2026.

Da diese eigentlichen Wintersportorte in einer wilden Berggegend liegen, stellte sich in den letzten Jahren ein stetig zunehmender Sommertourismus ein. Man geht davon aus, dass in etwa zehn Jahren der Sommer- den Wintertourismus übersteigt.

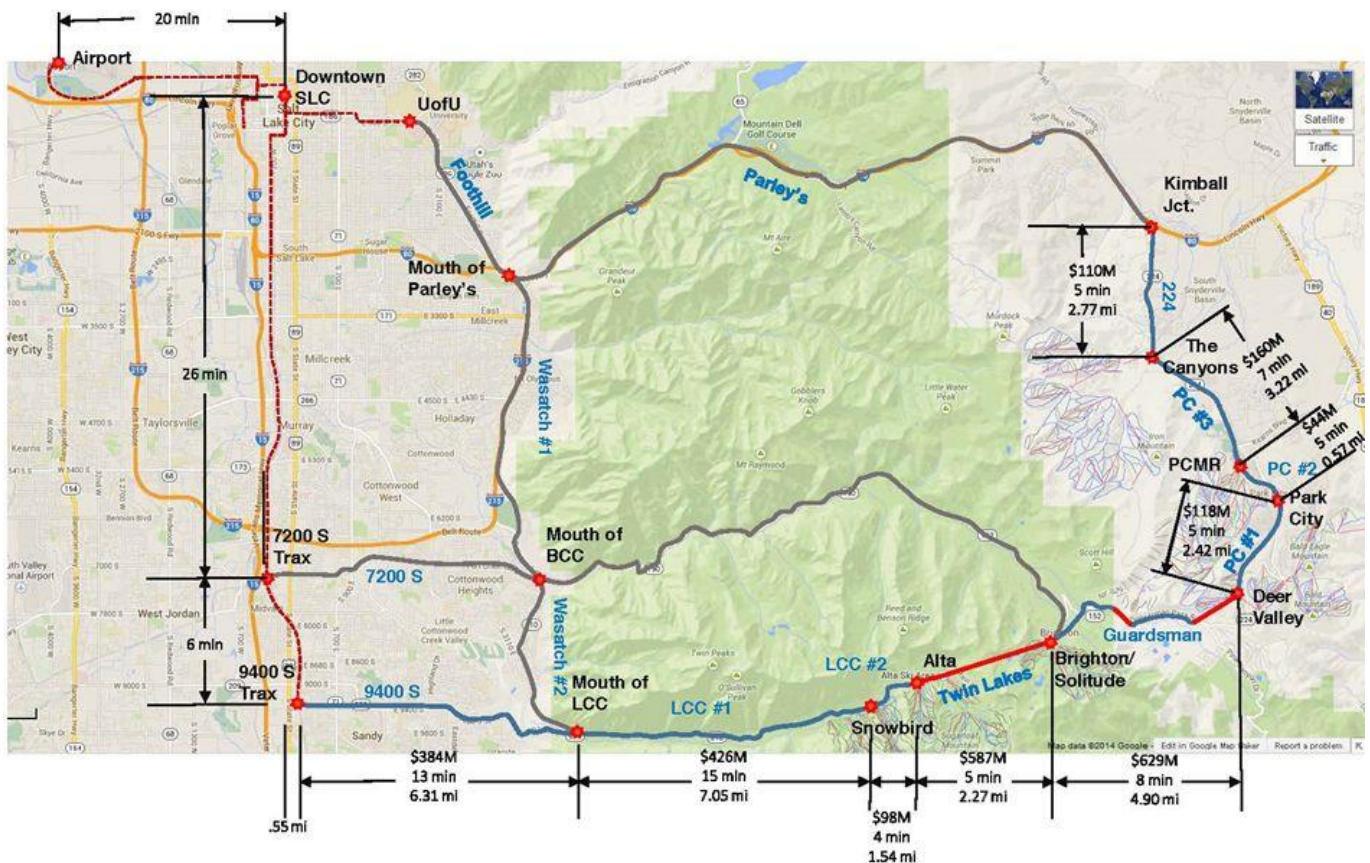
Die ursprüngliche Idee war nun, diese Gebiete über Salt Lake City mittels eines Bus Rapid Transit Systems (BRT) zu verbinden. Was aber im Gebirge an den kaum zu realisierenden eigenen Bustrasses scheiterte. Weiter untersuchte man die Erschliessung mittels Seilbahnen, was möglich wäre aber längenbedingt ein häufiges Umsteigen erfordert hätte. So kam die Idee zu einer «exotischen» Zahnradbahn auf. 2013 reiste eine Delegation nach Zermatt, um sich von der Leistungsfähigkeit einer solchen Bahn ins Bild zu setzen. Seit dem Zuzug von Stadler Rail in Salt Lake City mit einem eigenen ein Werk, erhält das Vorhaben einer gemischten Adhäsions- / Zahnradbahn starken Rückenwind. Inzwischen verzeichnet das Projekt die Zustimmung auf allen Ebenen, sowohl des Bundes, des Staates als auch der Gemeinden wie auch der privaten Partner.

Als Vorprojekt liegen drei Streckenvarianten in unterschiedlichen Längen vor. Die kürzeste Variante ginge vom Taleingang beim Mouth of Little Cottonwood Canyon bis nach Alta. Die Baukosten für diese 13,8 km lange Strecke lägen bei 524 Mio. \$. Eine zweite Variante würde die erste Variante mit beinhalten und für insgesamt 1546 Mio. \$ über 29 km führten, sie beginnt bereits bei der Stadtbahnstation Sandy Expo an der 9400 Strasse und führt bis Brighton / Solitude. Sie beinhaltet einen 3,7 km langen Tunnel. Die dritte Variante beinhaltet die zweite Variante, führte aber über insgesamt 40,8 km und würde zwei weitere kürzere Tunnels beinhalten. Die approximativen Kosten dazu lägen bei 2384 Mio. \$. Die Gesamtstrecke könne überwiegend per Adhäsion befahren werden und würde weitgehend zweigeisig erstellt, auch in den Tunnels. Als Maximalsteigung sind in etwa 80 ‰ vorgesehen. Für 2040 werden für die drei

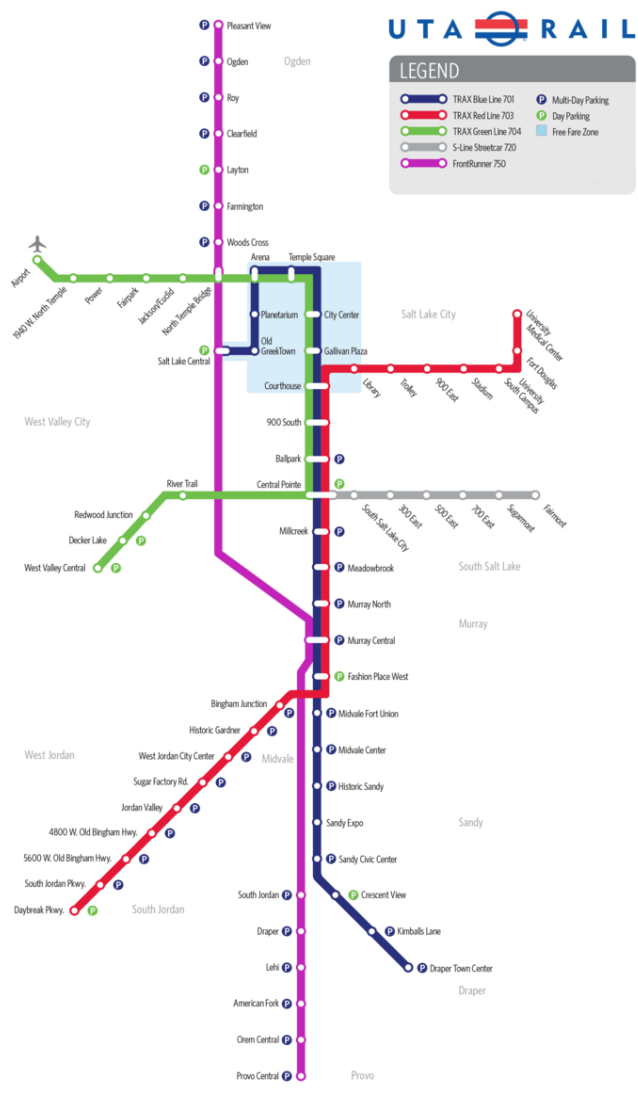
Varianten täglich 8'600, 18'020 respektive 25'340 Fahrgäste prognostiziert.

Einer der grossen Vorteile dieses Projektes ist, dass in Salt Lake City die Transit Express (UTA TRAX) drei normalspurige Stadtbahnlinien auf einer Streckenlänge von 72,1 km betreibt. Ins Streckennetz sind der Airport, der Hauptbahnhof Salt Lake Central und die City mit mehreren sehr grossen Hotels eingebunden. Angedacht ist, die beiden Netze zu verbinden. So würde es z. B. möglich an den Tagesrandzeiten durchgehende Züge zum Airport zu führen.

Ergänzt sei, im Little Cottonwood Canyon verkehrte bereits einmal eine Holzfäller- und Minenbahn. Sie entstand zwischen 1872 und 1873 als Schmalspurbahn in der Spurweite von 3 feet (914 mm). Es folgte eine bewegte Geschichte. Die Einstellung kam 1933 und deren Abbruch um 1937. Die Strecke war zum Schluss teilweise normalspurig. Das ehemalige Trasse dient heute der Strasse.



In rot die Stadtbahnstrecke vom Airport bis zur Haltestelle Sandy Expo an der 9400 Street. Ab da in östliche Richtung die Neubaustrecke in blau. Die Tunnels sind dann in rot. (Grafik: Utah's Mountain Transit)



Im Süden, an der fünftletzten Haltestelle der blauen Linie, ist die Abzweigung der Cog Railway vorgesehen. (Grafik: UTA RAIL)



DSC_34770.JPG

Zwei Stadtbahnwagen des Siemens Typs S70 in Doppeltraktion in der Main Street von Salt Lake City. (Foto: J. Lüthard, 19.10.2017)