

Fortsetzung von Seite 5

wie Kanada, einerseits auf ein so breit gefächertes heimisches Entwicklungspotential bei der Bewältigung anstehender Transportgroßvorhaben zurückgreifen. Kein anderes Land wird auf absehbare Zeit auch ähnlich große Möglichkeiten der kooperativen Zusammenarbeit auf diesem Sektor bieten.

Neben dem für Kanadas weitere Entwicklung entscheidenden Bereich der Massengüterbewältigung steht der öffentliche Nahverkehr eindeutig im Vordergrund des Interesses. Die rapide technische Entwicklung der auf diesem Gebiet tätigen kanadischen Firmen hat dem U-Bahn-Bau und dem straßengebundenen innerstädtischen Verkehr in den letzten zehn und mehr Jahren völlig neue Perspektiven eröffnet.

Angesichts wachsender Kosten – nicht zuletzt unter umweltbezogenen Aspekten – ist eine eindeutige Abkehr vom Individualverkehr – „das Auto bleibt in der Garage“ – festzustellen. In ganz kurzer Zeit konnten Kanadas überaus effizient arbeitende Nahverkehrsverbände ihr Passagiervolumen um mehr als 25 Prozent auf 1,22 Milliarden (1978) Personentransporte steigern. Die beiden Millionenstädte Mont-

Transportleistung der Eisenbahnen

	Netto-Tonnen-Kilometer (in Mio., 1980)	Streckenlänge (in km)
KANADA	228 120	59 900
Sowjetunion	3 435 600	141 100
Vereinigte Staaten	1 485 924 (1979)	306 600
Bundesrepublik Deutschland	65 292	28 500
Österreich	11 040	5 900
Schweiz	7 476	2 900

réal und Toronto verfügen heute über U-Bahn-Systeme, die in internationalen Fachkreisen größte Beachtung gefunden haben. Dafür spricht neben dem New Yorker Ankauf von 825 U-Bahnwagen auch die Entscheidung der Stadtväter von Mexiko City, in Kanada 180 U-Bahnwagen im Werte von 100 Mio. Dollar bauen zu lassen.

Die Stadtverwaltung von Detroit hat sich für den Erwerb des in Kanada entwickelten, „People Mover“ genannten innerstädtischen Verkehrssystems entschieden. Dies, nachdem das gleiche Konzept schon von der Stadtverwaltung von Vancouver akzeptiert worden war. Vancouver will, mit einem Investitionsvolumen von 720 Mio. Dollar, ein schienenge-

bundenes System einführen, das zwar dem Prinzip nach an die gute alte Straßenbahn erinnert, durch hohe Einsatzflexibilität, Geschwindigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit tatsächlich aber eher an die Übertragung der TEE- und IC-Technologien auf innerstädtische Straßen denken läßt.

Nicht zuletzt werden diese neuen Nahverkehrsentwicklungen durch die Arbeiten zweier staatlich geförderter Forschungseinrichtungen ermöglicht. Auf halber Strecke zwischen Toronto und Montréal befindet sich das „Transit Development Centre“, das über ein volles Arsenal jedweder Erprobungsinstallationen zur Entwicklung neuer Nahverkehrskonzeptionen verfügt. Dazu gehört auch eine Teststrecke von 2500 Metern Länge.

Was Einrichtungen dieser Art auch im internationalen Vergleich für potentielle überseeische Interessenten wichtig macht, ist neben dem hohen Stand neuer kanadischer Technologieentwicklungen der Umstand der Erprobung unter klimatisch extremen Bedingungen.

Während Konkurrenten in anderen Industrieländern ihre Entwicklungen durchweg auf die landeseigenen klimatischen Bedingungen zuschneiden – in der Bundesrepublik Deutschland also auf die durchweg moderaten Witterungsverhältnisse – sind kanadische Verkehrsplaner von vornherein gehalten, extreme Pendelausschläge zwischen winterlichen Tiefstwerten und sommerlichen Hochtemperaturen zu berücksichtigen.

Gegen den Hintergrund von Temperaturschwankungen – bis zu minus 40°C im Winter und plus 35°C im Hochsommer – wird deutlich, daß sich vergleichbare kanadische Verkehrsmittel schon heute in so entgegengesetzten Märkten wie Alaska und Norwegen einerseits, Saudi-Arabien, Tunesien und Australien andererseits finden.



Der neue Trend Weg vom Motor



Ein deutlicher Trend zu mehr Bewegung in der Freizeit hat sich im vergangenen Jahr bei den Kanadiern gezeigt. Das statistische Bundesamt Kanadas jedenfalls registrierte bei der Freizeitgestaltung seiner Landsleute eine merkliche Hinwendung zur Fortbewegung mittels Muskelkraft. Kanus, Ruder- und Segelboote, lange Jahre von den Motorbooten fast vom Markt verdrängt, sind 1982 stark in der Gunst der Kanadier gestiegen. Ein ähnlicher

Trend ließ sich auch bei den winterlichen Freizeitaktivitäten registrieren: Schneemobile mußten erstmals seit 1976 einen erheblichen Nachfragerückgang hinnehmen, während die Zahl der Skifahrer (vor allem der Langlaufers) ständig steigt.

Die Statistiker führen diese veränderten Freizeitgewohnheiten gleichermaßen auf den Wunsch vieler Kanadier nach einer gesünderen Lebensweise wie auf die teuren Treibstoffpreise zurück.