



Fotos: Jürg D. Lüthard

Abb. 1: Eine Straßenbahn des Typs Inekon der First-Hill-Route bei der King Street Station in Seattle.

# Der neue amerikanische Traum

ÖPNV im Westen der USA

Dipl. pol. Kurt Metz, Luzern

**W**ie steht es um den öffentlichen Nahverkehr im Westen der Vereinigten Staaten? Dieser Frage gingen im Oktober 2017 zehn in der Schweiz wohnhafte und für zwei Dutzend Medien in ganz Europa arbeitende Journalistinnen und Journalisten auf einer Informationsreise während sechs intensiven Tagen nach. Übereinstimmendes Fazit: Der ÖPNV ist im Aufbruch dank gesellschaftlichem Wandel in der neuen Generation.

## Lebenswerte Mobilität

Ob Seattle, Portland, Sacramento oder Oakland: „The American Dream“ von Einfamilienhaus mit Doppelgarage in der Agglomeration neigt sich dem Ende zu. Die junge Generation will dort arbeiten und leben, wo das Leben abgeht. Nämlich dort, wo beides nahe beieinander liegt und dies

erst noch mit so wenig Stress und Stau wie möglich: Zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Nahverkehr. Diese Aussagen begleiteten die Journalisten durch Washington State, Oregon, Kalifornien und auch auf einem Abstecher nach Salt Lake City in Utah. Abgestützt ist dieser Paradigmenwechsel durch demokratische Prozesse, allen voran Volksabstimmungen mit deutlichen Mehrheiten für einen neuen Modalsplit zu Gunsten des ÖPNV.

## Think & Buy American

„Mass Transit“ heisst in Nordamerika der öffentliche Nahverkehr: autonome Fahrsysteme, Heavy Rail wie Untergrundbahnen auf Normalspur, Light Rail Stadt- und Überlandbahnen sowie Streetcars (Straßenbahnen). Auf den in Privatbesitz stehenden „Main Lines“ verkehren sowohl Güterzüge der privaten Bahngesellschaften als auch

Züge der staatlichen Personengesellschaft Amtrak und Commuter-Rail-Kompositionen, meist nur zu Pendlerzeiten verkehrende Doppelstockzüge mit hoher Passagierkapazität.

Der Wechsel von der demokratischen zur republikanischen Regierung Trump hat die positiven Entwicklungen rund um die Förderung des öffentlichen Verkehrs bis heute kaum beeinflusst. Eine neue Administration ist immer skeptisch gegenüber Großprojekten ihrer Vorgängerin. So überprüfte das Finanzministerium im Winter 2017 die mit Bundesgeldern teilweise zu finanzierenden Kiss-Doppelstockzüge des Schweizer Herstellers Stadler Rail für die Caltrain-Strecke San Jose–San Francisco in der Größenordnung von 551 Mio USD.

Sie gab aber die vorgesehenen Gelder bis zum vereinbarten Termin Ende Mai 2017

frei. Denn Investitionen in Verkehrs-Infrastrukturprojekte gehörten schließlich zu den Wahlkampfarmumenten der Republikaner. Allerdings unter der Bedingung des strikten Einhaltens des Buy America Acts: Er regelt spezifisch die Beschaffungen im Zusammenhang mit Nahverkehr (mass-transit-related procurements) im Wert von über 100.000 USD, sofern sie mindestens teilweise aus Staatsmitteln bezahlt werden. Der Buy America Act trat 1983 in Kraft, also lange vor der Trump-Administration. Bis Ende 2017 galt es, 60 Prozent der Wertschöpfung in den USA zu erbringen, für die Jahre 2018/19 sind es bereits 65 Prozent und schließlich ab 2020 gar 70 Prozent.

„Wer auf dem nordamerikanischen Kontinent im ÖPNV Fuß fassen will, muss sich den lokalen geschäftlichen Gepflogenheiten anpassen und vor allem Geduld haben“, sagt der Auslandschweizer Norwin K. Voegeli, der seit 2012 mit United Rail ein Vertretungs- und Beratungsunternehmen für europäische Firmen in Jacksonville, Florida leitet und besitzt (siehe auch Interview auf Seite 72). Er analysiert die aktuellen Trends wie folgt: „Der öffentliche Nahverkehr in den USA besitzt ein riesiges Potenzial. Neue Systeme entstehen und bestehende werden laufend ausgebaut. Sowohl die Kapazität wie die Effizienz werden gesteigert, gekoppelt mit erhöhter Sicherheit und reduzierter Zahl der Unfälle. Auch technologisch wird aufgerüstet mit automatisierten Kontrollsystemen, modernisierten Fahrzeugen und neuen Flotten.“

### Seattle: Gesunder Sound Transit

Der internationale Flughafen von Seattle-Tacoma ist seit 2009 durch die Link Light Rail – einer Mischung zwischen Straßen- und Überlandbahn – mit dem Stadtzentrum von Seattle verbunden. Sie verkehrt während zwanzig Stunden am Tag mit Fahrten alle sechs Minuten zu den Pendlerzeiten und zehn Minuten untertags sowie abends. Benützt wird sie an Wochentagen durchschnittlich von 77.000 Fahrgästen. Das Streckennetz wird sich bis 2041 auf 116 Meilen oder knapp 200 km mehr als verdoppeln, über 83 Stationen verfügen und somit etwa demjenigen der RER von Paris mit 200 Mio Passagieren pro Jahr entsprechen.

Sounder Commuter Rail verkehrt mit siebenteiligen Doppelstock-Zügen zwischen Everett (Boeing Werke) und Seattle zu den



### Zum Autor

**Dipl.-Pol. Kurt Metz (66)** ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über dreißig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Er organisiert weltweit Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich.

Pendlerzeiten vier Mal täglich sowie Montag bis Freitag stündlich nach Tacoma. An Wochenende gibt es zurzeit nur Sonderzüge zu den Football Matches der lokalen Teams. Die auf Gleisen der Güterbahn gegen Entgelt verkehrenden, Lokomotiv-bespannten Kompositionen befördern täglich 17.000 Passagiere.

Sounder Transit Express Regional Bus betreibt das größte Pendlerbusnetz der USA mit 28 Routen und 66.000 Fahrgästen am Tag. Die Busflotte umfasst Diesel-, Hybrid- und Erdgasbusse. Bus-Rapid-Transit-Verbindungen werden ab 2024 auch auf Interstates und Stadtautobahnen mit eigenen Spuren verkehren. Die 53,85 Mrd Dollar schweren Vorhaben bis ins Jahr 2041 – dazu gehört auch der Bau einer Schwimmbrücke für den Schienenverkehr über die Salmon Bay – wurde dabei von den Stimmbürgern und Steuerzahlern in Abstimmungen mehrmals bestätigt, so erstmals 1996, dann 2008 und nochmal im Jahr 2016. Die Finanzierung geschieht über eine Erhöhung der Verkaufs- und Mehrwertsteuer, Liegenschafts- und Fahrzeugabgaben, denn der Staat Washington kennt keine Einkommenssteuer! Schon

fast anekdotisch wirkt angesichts dieses Aufbruchs ins Zeitalter des öffentlichen Verkehrs das Relikt Monorail, übrig geblieben von der World Fair 1962. Dieses führt auf massigen Betonpfeilern weiterhin aus der Stadtmitte als Touristenattraktion auf ehemalige Ausstellungsgelände mit dem Aussichtsturm „The Needle“.

### Portland: simpel und innovativ

Der Kauf von ÖV-Billetten in Oregons Hauptstadt geschieht einfach und rasch. Es gibt für das gesamte Streckennetz von Street Cars, TriMet (Busse, Light Rail, Commuter Rail) und C-Train (ÖPNV im benachbarten Clark County) nur drei Tarife: Jugendliche von 7 bis 17 Jahren zahlen \$1.25, Erwachsene das Doppelte und „Honored Citizens“ – ehrenwerte Bürger über 65 und solche mit eingeschränkter Mobilität – ebenfalls die Hälfte des Normaltarifs. Alle sind einheitlich zweieinhalb Stunden lang gültig. Wer länger unterwegs ist, erstet eine Tageskarte für den zweifachen Preis. Regelmäßige Benutzer laden sich auf den Hop Fastpass einen beliebigen Betrag, und dies in über 500 Geschäften bar oder per Kreditkarte, übers Internet oder das Smart-



Abb. 2 und 3: Das Streckennetz von Sound Transit 2017 (links) und 2039.

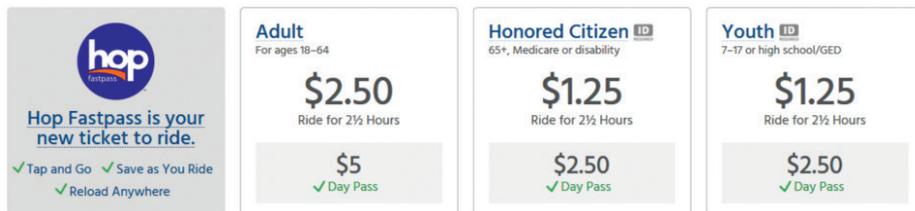


Abb. 4: Überschaubares Tarifsystem in Portland.

phone. Es ist sogar möglich, einen automatischen Auftrag zum Nachladen abzusetzen, wenn das verbleibende Guthaben auf dem Hop Fastpass gegen Null geht.

Portland verfügt seit zehn Jahren über das „Aerial Tram“ auf Marquam Hill, auf dem sich große Teile der medizinischen Fakultät und Gebäude der universitären Augenklinik befinden. Das bedeutendste Gesundheitszentrum Oregons wird mit einer Luftseilbahn aus dem Hause der österreichisch-schweizerischen Firma Doppelmayr/Garaventa erschlossen. Dauerte die Busfahrt aus der Stadt auf die Erhöhung früher 30 Minuten, so benötigt man heute nur noch deren drei und das Suchen von Parkplätzen entfällt.

An Werktagen benutzen bis zu 10.000 Fahrgäste die aerodynamische, ja futuristisch designte Pendelbahn. Sie verkehrt bis zu Windgeschwindigkeiten von 100 km/h und ist wegen der Aussicht auch bei Touristen beliebt. Die Vernetzung mit Straßenbahn und Bussen ist perfekt. Hunderte von Fahrrädern bei der Talstation zeugen vom



Abb. 5: Die Aerial Tram in Portland.

harmonischen Zusammenspiel von Human Powered Mobility und öffentlichem Nahverkehr. Neustes Bauwerk über den benachbarten Willamette River, der Portland zweiteilt, ist die elegante Tilikum Hänge-Brücke, die nur Street Cars, Light Rail, Bussen, Fahrrädern und Fußgängern dient.

### Sacramento: Basis für High-Speed

Für die Fahrt von der Union Station zu Siemens, dem einzigen Produktionswerk für Schienenfahrzeuge des deutschen Rollmaterialherstellers in Nordamerika, orderten die Teilnehmer der Exkursion zwei Fahrzeuge via Uber und lernten das effiziente und preiswerte „Ruftaxi-System“ von der besten Seite kennen: freundliche Fahrer, saubere Autos und der halbe Preis eines offiziellen Taxi-Rides. Siemens konstruiert mit rund 1200 Fachkräften zwanzig Minuten außerhalb des Stadtzentrums alle Fahrzeugtypen für Nordamerika. Beim Besuch standen die neusten Straßenbahnen für Calgary, Denver, Minneapolis und San Francisco sowie Diesel- und bimodale Diesel- und Elektrolokomotiven in der Endmontage.

Die Mittagspause galt dem großzügig gestalteten California Railroad Museum unweit der Union Station. Es zeigt an-



Abb. 6: Stadtbahnwagen für Calgary stehen bei Siemens in Sacramento zur Ablieferung bereit.

schaulich und mit sehr gepflegten Ausstellungsstücken die Geschichte der Eroberung und Entwicklung des Westens der USA durch die Eisenbahn.

Die California High-Speed Rail Authority hat ihren Sitz in Kaliforniens Hauptstadt. Sie führt das Projekt der zukünftigen Schnellbahn-Strecken im Staat. Diese sind in zwei Phasen geplant: San Francisco–Merced–Los Angeles–Anaheim für geschätzte 85 Mrd USD und später die Erweiterung im Norden von Merced nach Sacramento sowie im Süden bis nach San Diego – diese haben noch kein Preisetikett. Zwischen 2006 und 2016 wurden bereits 2,3 Mrd USD investiert in Planung, größere Erdbebewegungen und den Bau von Brücken. Allerdings ist das zukünftige Angebot nur rudimentär definiert. Oberstes Ziel ist es, San Francisco und Los Angeles in zwei Stunden vierzig Minuten zu verbinden.

Mitte November 2017 hat nun das Board of Directors der California High-Speed Rail Authority die Vergabe des „Early Train Operator“ an die DB Engineering & Consulting USA genehmigt. Ihre Aufgabe ist es, Design, Entwicklung und Kauf des Rollmaterials, des Baus der Trassen, der Sicherungsanlagen und der Bahnhöfe zu begleiten.

### Salt Lake City: Hochfahrende Pläne

Der Flughafen der Hauptstadt des Mormonenstaats ist seit 2013 mit einem Light-Rail-System mit dem Stadtzentrum verbunden. Fahrten innerhalb des zentralen Stadtbereichs sind kostenlos. Ein Besuch in der morgendlichen Rush Hour galt dem vorbildlich gestalteten ÖV-Hub von North



Abb. 7: Blick von der UTA Light-Rail-Haltestelle auf UTA-Frontrunner-Züge im ÖPNV-Knotenpunkt Temple Bridge in Salt Lake City.



Abb. 8: Salt Lake City: Light Rail vom Typ Siemens S 70 in der Main Street. Es verkehren Kompositionen bis zu Vier-Wagen-Zügen.

Temple Bridge, wo Fahrgäste zwischen dem Commuter Train „UTA Frontrunner“ auf die UTA Light Rail (Überlandbahn, welche das Stadtzentrum durchmisst) und Busse umsteigen können. Es stehen ausreichend Fahrradabstellflächen zur Verfügung.

Stadler Rail Inc., die nordamerikanische Tochter des Schweizer Rollmaterialherstellers, hat in einem aufwändigen Verfahren Salt Lake City als Produktionsstätte für die in den USA auszuliefernden Fahrzeuge gewählt. Die gute Arbeitsmoral, geringe gewerkschaftliche Auflagen, kostengünstiges Terrain von 250.000 Quadratmeter in Flughafennähe und unweit der Interstates 80 sowie Gleisanschluss an die Bahnlinie Denver–San Francisco gaben den Ausschlag. Zurzeit noch eingemietet in Baulichkeiten der UTA Frontrunner, produziert Stadler Flirts für TexRail in einer sehr schweizerisch anmutenden Atmosphäre. Die Platzverhältnisse in den Hallen sind knapp, was zu einer sehr disziplinierten Arbeitsweise führt.

Ein Verkehrsprojekt mit besonderen Dimensionen ist die Erschließung des Snowbird-Resorts, dessen Basis auf 2365 m über Meer liegt und die Seilbahnen bis auf 3353 m über Meeresspiegel führen. Die Straßenzufahrt ist im Winter stark lawinengefährdet – in der Region fallen durchschnittlich über 13 m Schnee pro Saison. An schönen Tagen fahren bis zu 4000 Autos das Tal hinauf und benötigen einen Parkplatz. Staus und rote Köpfe sind an der Tagesordnung... Nun besteht der Plan für den Bau einer Zahnradbahn vom Stadtrand von Salt Lake City hinauf in das Resort mit Weiterführung durch Tunnels zu den Wintersportstationen von Brighton und Deer Valley in zwei benachbarten



Abb. 9: Produktion von Flirt-Zügen für TexRail bei Stadler Rail Inc. in Salt Lake City.

Tälern. Es wäre so möglich, innerhalb von zwei Stunden vom Flughafen umsteigefrei auf Skis zu stehen oder eine Bergwanderung zu beginnen. Dazu sollen die Zahnradkompositionen bereits auf dem bestehenden Netz des Light Rails verkehren können. Allerdings geht das Projekt ins Geld: Werden alle drei Etappen realisiert, so wird das rund 2,5 Mrd Dollar kosten. Ob das Vorhaben auch ein Grund ist, warum sich Stadler Rail als weltweit einzig verbliebener Hersteller von Zahnradbahnen gerade hier angesiedelt hat, wird weder bestätigt noch dementiert...

### Oakland: People Mover at its best

Der zweite Flughafen im Großraum von San Francisco liegt auf der entgegengesetzten Seite der Bay. Er ist seit drei Jahren mit einem People Mover (Seilbahn) ans regionale Schnellbahnnetz BART (Bay Area Regional Transport) an der Station Coliseum angebunden und ersetzt einen ineffizienten Busshuttle. Die auch „Connector“ genannte Strecke misst 5,1

km, ist größtenteils aufgeständert, verläuft aber wegen eines kreuzenden Runway kurz in einem Tunnel. Zwei Drei-Wagen-Züge pendeln während 16 Stunden am Tag mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h. In Spitzenzeiten wird eine dritte Komposition eingesetzt. Bei steigender Passagierzahl könnten die Züge mit einem vierten Wagen bestückt werden – die Anlage und Stationen sind entsprechend ausgelegt. Die Verfügbarkeit des von Doppelmayr/Garaventa entwickelten, erstellten und auch betriebenen „Connectors“ beträgt unglaubliche 99,8 Prozent, war aber auch 484 Mio Dollar teuer.

Alstom führt auf Mare Island bei Vallejo – etwas östlich der Golden Gate Brücke gelegen – ihren einzigen Betrieb im Westen der USA. Hier werden alternde Straßenbahnzüge beispielsweise von Siemens aus Los Angeles auf Vordermann gebracht und Spezialanfertigungen maßgeschneidert. So zum Beispiel Luxuswagen für den Rocky Mountaineer, wobei historische Wagenkästen aufgearbeitet werden und moderne Einrichtungen erhalten.



Abb. 10: Dieser People Mover verbindet den Flughafen in Oakland mit dem BART-System. Rechts im Bild die zentrale Antriebsstation mit integrierter Unterhaltsstätte.



Abb. 11: Blick in die Produktionshalle von Alstom: Aufgebockt ist ein Siemens P2000 LRV für Los Angeles. Produziert wurden die 52 Bahnen zwischen 1996 und 1999.

### San Francisco: historisch integriert

Für die Fahrt von Vallejo nach Downtown San Francisco bietet sich die Schnellfähre in Katamaran-Bauweise an. Sie benötigt eine staufreie Stunde vom Pier in Vallejo nach Embarcadero und erlaubt einen Blick auf die Golden Gate Brücke. Die San Francisco Bay Ferry Gesellschaft verbindet neun Terminals rund um die Bay und ist tariflich in das regionale Transportsystem eingebunden, das von Muni (SFO Municipal Railway) und BART (Bay Area Regional Transport) dominiert wird.

San Francisco selbst ist ein Eldorado für ÖV-Benützer. Dazu gehören die legendären Historic-Cable-Car-Linien. Die Kabel zum Ziehen der verbliebenen vierzig Wagen werden im Power House angetrieben, das gleichzeitig als aufschlussreiches, kostenfreies Museum dient. Entlang der Touris-

tenmeile von Fisherman's Wharf und durch die Einkaufsstraße Market Street verkehren in kurzen Abständen ausschließlich historische Straßenbahnen aus Nordamerika, Europa und Australien. Selbst eine Tram in den Farben der Verkehrsbetriebe von Zürich ist dabei – allerdings stammt der Wagen ursprünglich aus Brüssel und wurde bloß zu Ehren der Schweizer-Schwesterstadt so bemalt.

Auf 82 Linien zirkulieren insgesamt 200 Straßenbahnen, rund 300 elektrische Trolleybusse und 500 Diesel- und Hybridfahrzeuge. Im Untergrund verkehren die BART-Züge mit größeren Stationsabständen und hohen Geschwindigkeiten weit hinaus in die Region, so auch zum San Francisco International Airport. Das in die Jahre gekommen Rollmaterial wird von neuen Bombardier-Fahrzeugen abgelöst: 775 Wagen sind bestellt und die ersten Kompositionen rollen seit Ende 2017.

### Fazit und Perspektiven

Die einwöchige Reise in die Staaten Washington, Oregon, Utah und Kalifornien war ein Augenöffner und räumte mit mehreren Vorurteilen auf:

- Den Buy American Act gibt es schon sehr lange – er wurde 1933 noch unter der Regierung Hoover verabschiedet. Der Buy America Act für öffentlich subventionierte ÖV-Vorhaben stammt aus dem Jahr 1982, als Ronald Reagan Präsident war.
- Die Frage nach dem Einfluss der Trump-Administration auf den aktuellen Geschäftsgang beantworteten alle 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 städti-



Abb. 12: Das beachtlich große Light-Rail-System von San Francisco wird stetig erweitert. Eigentrasse und Tunnelstrecken sind Standard.

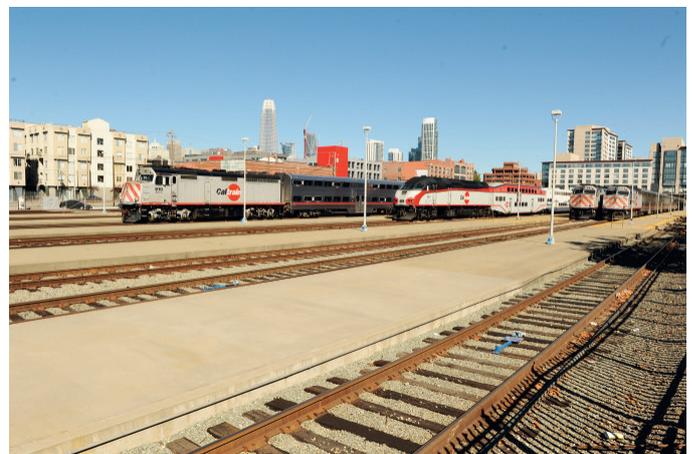


Abb. 13: Der Endbahnhof von Caltrain in San Francisco hat bemerkenswerte Ausmaße.



Abb. 14: Das Schnellbahnsystem BART im Großraum San Francisco.

schen Räumen bestätigten mehrere Gesprächspartner. Das Auto ist nicht mehr Teil des American Dreams, also das Statussymbol, 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 öffentliche 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 sechzig und mehr Prozent für ÖV-Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial. Ein Wert, der mit Resultaten in der Schweiz absolut vergleichbar ist.

### Nahverkehr in den USA

Die Streckenlängen der öffentlichen Schienen-Nahverkehrsmittel in den USA sind beeindruckend und umfassen 54.944 km (das gesamte nationale Schienennetz misst 293.564 km). Diese teilen sich auf in:

- 18.664 km Commuter Rail,
- 29.507 km Heavy Rail,
- 4305 km Light Rail,
- 2468 km andere.

Busse verkehren auf 370.000 km, wovon rund 8000 km exklusiv dem öffentlichen Straßenverkehr mit eigenen Fahrspuren oder für ihn temporär reservierten Strecken vorbehalten sind.

Quelle: APTA Fact Book 2017 (Stand der Angaben von 2014)

### Schnuppern bei Amtrak

Das Check-in für die Fahrt von Seattle nach Portland, Oregon, mit einer in die Jahre gekommenen Talgo-Komposition spanischer Bauart, gestaltete sich wie in einem ebenso alten Film: Die Teilnehmer standen eine Viertelstunde Schlange, um auf bereits vor der Abreise in Europa im Internet (mit perfekter deutschsprachiger Version) mit wenigen Klicks gebuchten und ausgedruckten Tickets einen Kleber mit der Sitzplatznummer zu erhalten. Die gut dreistündige Reise im Amtrak-„Cascades“ war landschaftlich beeindruckend schön und der Speisewagen hielt ein vielseitiges Angebot bereit.

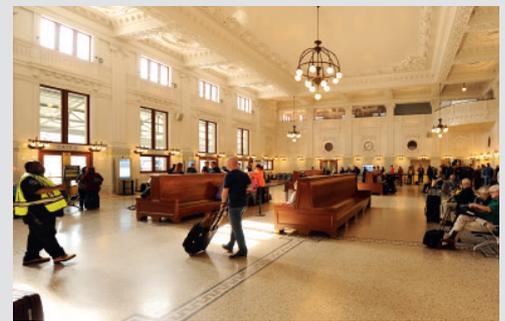


Abb. 15: Angenehmes Ambiente in der Empfangshalle der King Street Station in Seattle.

Die Weiterfahrt von Portland nach Sacramento, Kalifornien, absolvierte die Gruppe im Amtrak-„Coast Starlight“, der einmal pro Tag Seattle mit Los Angeles über 1377 Meilen in 35 Stunden verbindet. Der Langstreckenzug verfügt über komfortable Sitzwagen, Speise- und Panoramawagen („Pacific Parlour Car“) sowie Doppelstock-Schlafwagen. Das in Nordamerika deutlich größere Lichtraumprofil erlaubt in der oberen Etage eine Anordnung der Schlafabteile in Längsrichtung beidseits des Mittelgangs; unten sind an den Wagenenden große Abteile für Familien und mobilitätseingeschränkte Passagiere – teils mit eigener Dusche und WC – angeordnet. Im Schlafwagenpreis inbegriffen sind alle Mahlzeiten und alkoholfreien Getränke an Bord. Diese werden im Oberdeck des Speisewagens mit 64 Plätzen von flinken Mitarbeitern serviert, unten befinden sich die Küche und Vorratsräume. Die Speisekarte ist überschaubar und dennoch vielseitig, die Gerichte werden frisch zubereitet und sind schmackhaft, sogar die Steaks kamen in der gewünschten Garstufe.

## Zusammenfassung/Summary

### Der neue amerikanische Traum

Mass Transport, wie der öffentliche Personennahverkehr in Nordamerika genannt wird, erlebt einen dramatischen Wandel in den Staaten im Westen der USA: Washington, Oregon, Kalifornien und Utah. Einerseits wird dieser gestützt durch den Willen der Bewohner, ausgedrückt in positiv verlaufenden Abstimmungen, und andererseits ist er das Resultat eines neuen amerikanischen Traums: Arbeiten, Leben und Freizeit sollen näher zueinander rücken, ohne Pendeln und Stau. Riesige Summen werden nun in alle Formen des öffentlichen Verkehrs investiert einschließlich Seilbahnen knapp über dem Boden (People Movers) oder in der Luft (Aerial Trams). Europäische Rollmaterialhersteller sind bereits tätig in Sacramento (Siemens), Salt Lake City (Stadler Rail und Doppelmayr/Garaventa) sowie Vallejo bei San Francisco (Unterhaltswerk von Alstom). Der Eintritt in den nordamerikanischen Markt hat jedoch Tücken. Der Schweizer Ingenieur Norwin Voegeli führt von Jacksonville in Florida die United Rail Group, Inc., die Produzenten und Lieferanten beim Eintritt in diesen rasch wachsenden Markt unterstützt.

### A new American dream

Mass transport, as local and regional public passenger transport is called in North America, is undergoing dramatic changes in the western US-States of Washington, Oregon, California and Utah. Based on public support and positive majority votes, as well as the new American dream of living, working and spending spare time without the hassle of commuting and queuing, huge sums are invested in all forms of surface transport as well as aerial trams and people movers above ground. European suppliers of rolling stock are already present with plants in Sacramento (Siemens), Salt Lake City (Stadler Rail and Doppelmayr/Garaventa) and maintenance facilities in Vallejo near San Francisco (Alstom). However entering the North American market can be tricky. United Rail Group Inc., based in Jacksonville, Florida, headed by the Swiss engineer Norwin Voegeli, is assisting overseas manufacturers and service providers in entering this quickly emerging market.

# Die Bürger wollen öffentlichen Verkehr



## Schweizer vertritt Europäer

Der Maschineningenieur Norwin K. Vögeli (53) aus Münsingen bei Bern arbeitete unter anderem in Braunschweig, Kuala Lumpur und Bangkok bis er 2005 in New York ein attraktives Angebot seines bisherigen Arbeitgebers Siemens annahm. Sein Schwerpunkt ist die Signalisierungstechnik. In diesem Bereich machte er sich 2012 in den USA selbständig und verwirklichte mit den üblichen Auf und Ab eines Start-ups sowie der tatkräftigen Unterstützung seiner Frau Andrea den Traum des Unternehmers. Heute betreut er europäische Zulieferfirmen beim Eintritt in die nordamerikanischen Märkte und bietet den spurgebundenen Unternehmen Weichensteuerungs- und Signaltechnik an. Zu den Auftraggebern gehören Amberg Technologies, BBR Verkehrstechnik, DB Engineering & Consulting, Ganser CRS, Pixy, Postauto Schweiz, Ruf Telematic, und Wolber Antriebstechnik. Die United Rail Group Inc. hat ihren Sitz in Jacksonville, Florida sowie Zweigbüros in Toronto und ab Frühjahr 2018 für Europa in Luzern ([www.united-rail.com](http://www.united-rail.com)). (km)

**DER NAHVERKEHR:** Herr Vögeli, welches sind die drei größten Unterschiede im öffentlichen Verkehr zwischen Europa und Nordamerika?

**Norwin K. Vögeli:** Als erstes fällt die schiere Länge des Schienensystems von fast 300.000 km auf. China als zweitgrößter Markt kommt etwa auf die Hälfte, Deutschland auf ein Siebtel, für Österreich sind es drei und die Schweiz noch zwei Prozent. Im Nahverkehr, der hier Mass Transit heisst, liegt die Zahl zwar deutlich tiefer, erreicht aber immerhin noch 55.000 km.

Dann ist, aufgrund der Größe des Landes und der Konzentration der Bevölkerung entlang der Küsten, der öffentliche Verkehr primär im urbanen Bereich ein Thema. Abgesehen von wenigen Korridoren – wie zwischen Washington, New York und Boston und zukünftig zwischen San Francisco, Los Angeles und San Diego – ist die klassische Eisenbahn angesichts der langen Strecken fast ausschließlich für Touristen attraktiv. Geschäftsleute fliegen, Familien fahren mit dem Auto. Amtrak, die staatliche Bahngesellschaft, macht transkontinental zwar einen guten Job was Komfort und Dienstleistungen an Bord anbetrifft, die nur etwa 35 Mio Passagiere im Jahr sprechen jedoch eine deutliche Sprache.

Schließlich bin ich beeindruckt von den rasanten Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr vieler Städte. Da werden mit Unterstützung der Wähler riesige Summen für den Ausbau bestehender Systeme und den Neubau bewilligt, die schließlich über zusätzliche Steuern oder höhere Treibstoffabgaben aus den Taschen der Bewohner bezahlt werden. In 2017 haben Stimmbürger in 17 Staaten öffentliche Verkehrs-Initiativen angenommen, was einer Erfolgsrate von neunzig Prozent entspricht. Die Abstimmungsergebnisse erreichen meist über sechzig, zum Teil sogar mehr als siebzig Prozent Ja-Stimmen.

## Wie charakterisieren Sie den US-Verkehrsmarkt?

Die Technik ist allen vorab robust und wenig raffiniert. Es herrschen völlig unterschiedliche Standards. Allein die Maße sind anders, hier gelten Meilen und Gallonen, in Europa ist alles metrisch. Dann haben amerikanische Unternehmen oft einen insularen Blick – sie kennen nichts anderes als Nordamerika. Dazu kommen noch patriotische Gefühle. All das zusammen ergibt eine gewisse Selbstüberschätzung und bildet Hürden für Neues von außen.

## Welche Chancen haben europäische Unternehmen, Know-how und Produk-

## te für den öffentlichen Verkehr nach Nordamerika zu importieren?

Sie stehen gut, auch wenn es eine Reihe von rechtlichen Hindernissen und das andersartige Geschäftsgebaren ernst zu nehmen gilt. Die Buy American und Buy America Acts – der erste aus den 30-er Jahren des letzten Jahrhunderts für Güter aller Art, der andere aus 1983 spezifisch für die Bahnindustrie – weisen zwar den Import in enge Bahnen, aber gerade im Technologiebereich gibt es große Chancen, weil hier die USA Europa weit hinterher hinken.

## Wie steht es mit der Mentalität?

Was den Umgang mit Geschäftspartnern angeht, so ist einiges an Fingerspitzengefühl gefragt. Die eher direkte Art der Europäer kommt hier kaum an. Beziehungen sind fast alles, der Old Boys Club sehr stark. Also muss man vor Ort präsent und sich der Größe wie der Komplexität des Marktes bewusst sein. Das heißt investieren in Marketing – und sich vor allem in Geduld üben. Zwei Drittel der europäischen Unternehmen, die sich ohne lokale Unterstützung in den nordamerikanischen Markt wagen, scheitern an zu hohen und zu raschen Erwartungen.

*Interview: Kurt Metz*