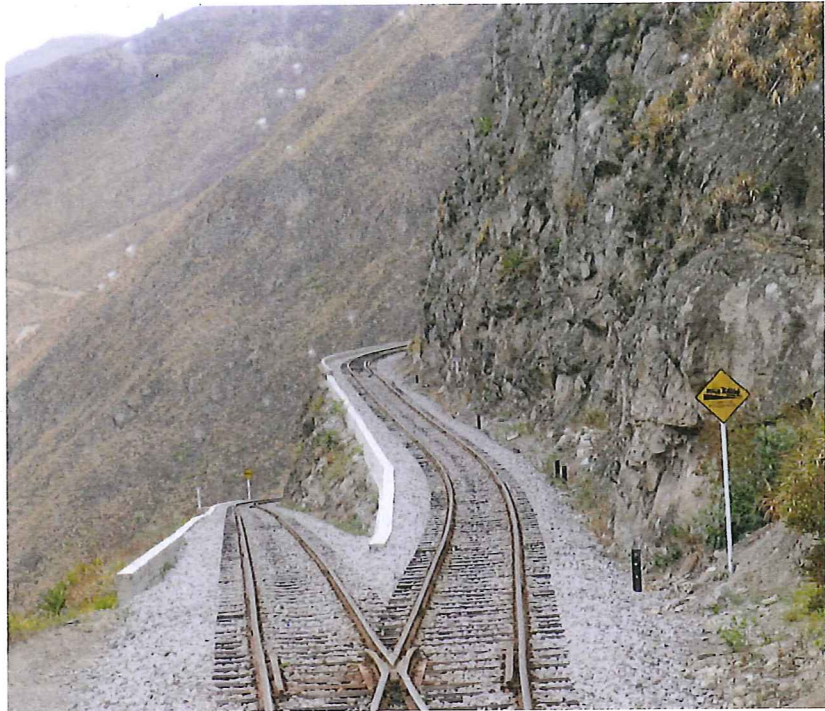


ÖV-Erlebnisse aus aller Welt

von Regierungsrat Matthias Michel

In unserem dicht getakteten Alltag zählen wir auf einen höchst zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Wir rechnen mit schnellen Umsteigemöglichkeiten und minuten-, ja sekundengenau berechneten An- und Abfahrtszeiten. Dazu kommen die hohe Sicherheit und in der Regel eine Sitzgelegenheit in Bus und Zug. An diesen Massstäben beurteilen wir «unseren» öffentlichen Verkehr. Dass wir in unserem Land und unserem Kanton diesen hohen Stand an ÖV-Qualität erreicht haben, ist weltweit fast einzigartig. Viele von uns kennen Erlebnisse aus anderen Ländern: Oft sind Bus- und Zugreisen mit schönen, zum Teil abenteuerlichen Erfahrungen verbunden. Wenn wir Zeit und Musse haben, nehmen wir diese gerne als Ferienerlebnisse mit nach Hause. Gerne berichte ich von einigen meiner ÖV-Erfahrungen in fernen Ländern.

Matthias Michel,
Fotograf Niklaus Spoerri, Zürich



Spitzkehre am Nariz del Diablo

Indien – Land der Gegensätze

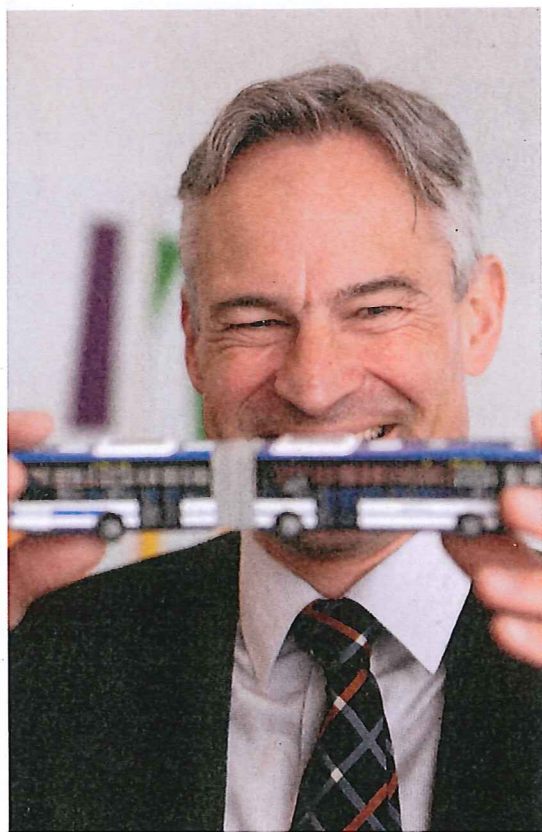
Als ich vor rund 25 Jahren Indien bereiste, galt der Express-Zug von der Hauptstadt Delhi nach Agra, wo die berühmte Taj-Mahal-Moschee steht, als Wunderwerk der Eisenbahntechnik. Luxuriös und schnell fuhren Geschäftsleute und Touristen in zwei Stunden nach Agra. Die Fahrt vom Bahnhof zum Hotel auf der Velo-Riksha dauerte dann ebenso lange. Das muss so sein, denn diese offenen Taxis dienen auch dem Gesehen-werden. So kam ich in Kontakt mit einem wichtigen Lokalpolitiker, dem Präsidenten der regierenden Kongresspartei. Dieser liess sich auf dem Rücksitz einer Riksha stolz herumchauffieren, salutierte seinem Wahlvolk und demonstrierte mit dem jungen, westeuropäischen Gast an seiner Seite seine internationale Vernetzung und Bedeutung.

Eisenbahnen sind wichtig im grossflächigen Indien. Eine der spektakulärsten Bahnen findet sich im süd-

dischen Staat Tamil Nadu. Die «Nilgiri Mountain Railway» ist die einzige indische Zahnradbahn und basiert auf schweizerischem Know-how. Planung und Zahnradtechnik gehen auf Schweizer Ingenieure zurück. Und die Dampflokomotiven stammen aus der ehemaligen Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik aus Winterthur (SLM). Diese Unternehmung wurde vor einigen Jahren von der Stadler Rail übernommen, welche auch die Fahrzeuge unserer Zuger Stadtbahn baut. So eng sind die Verbindungen zwischen Indien und Zug! Schweizerisch muten auch die Topografie und die Kunstbauten an: Auf bloss 46 km befinden sich 250 Brücken und 16 Tunnels. Weniger schweizerisch ist das Tempo: Die Bergfahrt für diese 46 km dauert fast fünf Stunden!

Lateinamerika – Spektakuläres auf hohem Niveau

Mindestens geografisch fahren die Andenbahnen in lateinamerikani-



schen Ländern auf höchstem Niveau. Unvergesslich bleibt für mich die Fahrt von Puno nach Cusco im Süden von Peru, die über einen 4300 m hohen Pass führt. Vor rund 20 Jahren liessen die abgehalfterten Züge nur noch wenig von ihrem einstigen Luxus der Pionierzeit erkennen. Trotzdem liess man es sich nicht nehmen, das Essen mit Silberbesteck und die Getränke in Kristallgläsern zu servieren. Ob dieser Eisenbahnromantik ertrug man auch die Unterbrüche wegen technischer Probleme. Mitten auf der Strecke musste die Lokomotive ausgewechselt werden. Zur Freude der dortigen Strassenhändler, welche ihren Markt kurzerhand in den stehenden Zug verlegten.

Atemberaubend auch die Bahnen in Ecuador. Von der Küste bis ins Hochland führt die Strecke, welche einen an die Ingenieurskunst in unseren Alpen erinnert. Statt der Kehrtunnels wie am Gotthard wurden hier die Geleise mit zwei Spitzkehren miteinander verbunden, um so die steilen Felsen zu überwinden. Ähnlich wie in der Göschenenschlucht muss auch hier der Teufel die Hand im Spiel gehabt haben: Daran erinnert ein markanter Felsen, der «Nariz del Diablo» (Teufelsnase) benannt ist.

Noch heute träume ich von diesen Reisen, während ich im zuverlässigen ZVB-Bus sitze. Und ich freue mich aufs nächste öV-Abenteuer in der Ferne.

Matthias Michel,
Regierungsrat Kanton Zug