

## TRAKTANDUM 8

### **Parlamentarische Vorstösse betreffend den Ausbau der Bahninfrastruktur:**

- 690** Traktandum 8.1: **Motion von Philip C. Brunner und Jürg Messmer betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf**  
Vorlagen: 2609.1 - 15146 (Motionstext); 2609.2 - 15336 (Bericht und Antrag des Regierungsrats).
- 691** Traktandum 8.2: **Motion und Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich**  
Vorlagen: 1804.1 - 13051 (Motions- und Postulatstext); 1804.2 - 13176 (Bericht und Antrag des Regierungsrats); 1804.3 - 13219 (Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission); 1804.4 - 13222 (Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr); 1804.5 - 15336 (Bericht und Antrag des Regierungsrats).
- 692** Traktandum 8.3: **Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Löttscher betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern**  
Vorlagen: 1899.1 - 13317 (Motionstext); 1899.2 - 13559 (Bericht und Antrag des Regierungsrats); 1899.3 - 13649 (Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr); 1899.4 - 13656 (Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission); 1899.5 - 14793 (Bericht und Antrag des Regierungsrats); 1899.6 - 15336 (Bericht und Antrag des Regierungsrats).

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die drei Vorstösse inhaltlich zusammen behandelt werden. Die Abstimmungen zu den Anträgen des Regierungsrats werden zu jedem Vorstoss einzeln durchgeführt.

Motionär **Philip C. Brunner** dankt für die zusammengefasste Beantwortung der zwei Motionen und des Postulats, welche die Bahnstrecke Zürich–Zug–Luzern bzw. den öffentlichen Verkehr stärken wollen. Es ist erfreulich, dass die Vorstösse von 2009 und 2010 zusammen mit dem letzten Vorstoss vom Frühjahr 2016 endlich im Kantonsrat diskutiert werden können. Der Votant legt seine Interessenbindung offen: Er ist seit einem Jahr Vorstandsmitglied im Komitee «Zimmerberg light» und setzt sich für diese Lösung ein.

Der Votant reichte die Motion betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen zusammen mit Jürg Messmer, dem damaligen Präsidenten der Kommission für den öffentlichen Verkehr, sowie acht Mitunterzeichnern ein. Er wird die Mitunterzeichner noch namentlich erwähnen, möchte sich aber schon jetzt entschuldigen, dass sie im Titel der Motion nicht genannt werden; der Votant scheint da technisch etwas falsch gemacht zu haben. Er wollte immer die breite Unterstützung aus allen Fraktionen und allen hier vertretenen Parteien – mit Ausnahme der Piratenpartei – aufzeigen. Schliesslich geht es um die grösste infrastrukturelle Schwäche des Verkehrssystems im Kanton Zug. Es gibt hier nämlich keine andere Verkehrsinfrastruktur, die seit 1897 – also seit hundertzwanzig Jahren – ihren Dienst wie bei der Eröffnung versieht. Der Film «Gotthard» hat realistisch aufgezeigt, mit welchen Schwierigkeiten die damaligen Tunnelbauer zu kämpfen hatten. Am Zimmerberg und am Albis war es nicht anders: viel Handarbeit, grosse Gefahren, hohes Einsturzrisiko. Der Albistunnel ist 3359 Meter lang, einspurig und verbindet Sihlbrugg mit Littli bei Baar. Er wurde durch die Schweizerische Nordostbahn als Teil der Bahnstrecke Thalwil–Arth-Goldau eröffnet und gehört seit 1907 zum Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Der Tunnel wurde bereits mehrmals instand gesetzt, letztmals in grossem Stil in den Jahren 1982–1985. Im Jahr 2006 wurden erneut Sanie-

rungsarbeiten durchgeführt. Im Frühjahr 2016 wurde der Tunnel für Unterhaltsarbeiten während mehrerer Wochenenden gesperrt, und mittlerweile wird er fast regelmässig an den Wochenenden gesperrt.

Der Votant dankt den folgenden Ratskolleginnen und -kollegen – viele sind aus Baar und Zug, also aus den Gemeinden, die besonders betroffen sind: Daniel Abt (FDP, Baar), Pirmin Frei (CVP, Baar), Alois Gössi (SP, Baar), Andreas Hürlimann (ALG, Steinhausen), Urs Raschle (CVP, Zug), Daniel Stadlin (GLP, Zug), Cornelia Stocker (FDP, Zug), Vroni Straub-Müller (CSP, Zug, Mitglied der ALG-Fraktion) und Jürg Messmer (SVP, Zug). Der Votant hat sich vor der heutigen Debatte nicht mit allen erwähnten Kolleginnen und Kollegen absprechen können, kann also nicht sagen, was sie zum Bericht und zu den Anträgen der Regierung meinen. Er dankt der Regierung aber für den guten Willen, sich der Diskussion zu stellen. Er wird später als Fraktionssprecher der SVP pointiert Stellung beziehen und Anträge stellen.

**Adrian Andermatt** dankt im Namen der FDP-Fraktion für den ausführlichen und überzeugenden Bericht zu den heute zu behandelnden Vorstössen betreffend Bahnkapazität auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern. Die FDP schliesst sich den Anträgen der Regierung zu allen drei Vorstössen vollumfänglich an.

Tatsache ist, dass der Kapazitätsbedarf auf der Bahnstrecke Zürich–Zug–Luzern bereits heute sehr hoch ist und in Zukunft weiter deutlich steigen wird. Tatsache ist auch, dass nebst den bereits getroffenen Massnahmen noch weitere Massnahmen notwendig sind, um den weiter steigenden Kapazitätsbedarf befriedigen zu können. Zu diesen zwingend notwendigen Massnahmen zählt zweifelsohne auch das Nadelöhr am Zimmerberg. Geschieht dies mittel- bis langfristig nicht, verliert die Wirtschafts- und Wohnregion Zug an Attraktivität, und dies würde nicht nur dem Kanton Zug schaden. Tatsache ist weiter auch, dass die zur Verfügung stehenden und zu investierenden Mittel begrenzt sind und die Bahninfrastrukturwünsche bereits der beteiligten Standortkantone heterogen sind. Als Beispiele aus der weiteren Region seien der Tiefbahnhof Luzern oder Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen erwähnt, welche für Luzern bzw. für Zürich ebenfalls sehr wichtig sind; die stark divergierenden Interessen der übrigen Schweiz seien nur nebenbei erwähnt. Dies zeigt bereits, dass es selbst mit den unmittelbaren Nachbarkantonen schwierig ist, den von Zug als zentral empfundenen Ausbau des Zimmerbergtunnels als alleroberste Priorität zu taxieren und nachhaltig zu verfolgen. Scheingefechte auf Nebengeleisen – und dazu zählt für die FDP auch die immer wieder ins Spiel gebrachte Variante «Zimmerberg light», um die es letztlich auch beim vorgeschlagenen Sanierungstunnel geht – bringen den Kanton Zug nicht weiter. Vielmehr schaden sie der Sache. Die in den Vorstössen geforderten konkreten Bauvorhaben, so der Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf und die Perronverlängerungen in Baar und Rotkreuz, sind zudem beim Bund weder geplant noch finanziert. Die Frage der Vorfinanzierung stellt sich somit gar nicht. Vielmehr würde es sich um Vollfinanzierungen handeln, die nicht im Interesse des Kantons Zug sein können, auch weil der Erfolg dieser dann von Zug zur Verfügung gestellten Infrastruktur alles andere als sicher wäre. Denn beispielsweise die Perronlänge ist in keiner Art und Weise ein Garant für eine bestimmte Haltepolitik der Züge.

Unabhängig davon ist es aber selbstverständlich, dass die Regierung und auch die Zuger Vertreter auf Bundesebene alles daran setzen müssen, dass der Ausbau am Zimmerberg und der weitere Infrastrukturausbau die notwendige Priorität haben und auch behalten. Dass dem so ist, hat die Regierung unter der Federführung der Volkswirtschaftsdirektion und des Amtes für öffentlichen Verkehr bereits bewiesen, sei dies auf Stufe Ausbau des Regionalverkehrs oder bei den Verbesserungen im Fernverkehr. Nebenbei gesagt: Ab 2017 verkehren in den Stosszeiten mindestens

sieben Züge pro Stunde und Richtung auf dem Abschnitt Zug–Zürich und gar neun, wenn man die S-Bahn via Steinhausen mitzählt. Das ist mittel- bis langfristig noch nicht genug. Es zeigt aber klar auf, dass sich die zuständigen Stellen bereits heute sehr wohl für die Interessen der Wirtschafts- und Lebensregion Zug einsetzen – und das werden sie auch nach Abschreiben der hängigen Vorstösse weiterhin mit grossem Elan tun.

Der Kanton Zug darf sich nicht verzetteln, und er muss auch die Realitäten akzeptieren. Realität ist, dass der Bund zusammen mit der SBB für den Fernverkehr zuständig ist, nicht die Zuger Regierung, und dass – wie gesagt – die Mittel begrenzt sind, auch mit der neuen Bahninfrastrukturfinanzierung. Realität ist auch, dass auf Bundesebene der Ausbauschnitt STEP AS 2030/35 das nächste, realistische Ziel für den für Zug so wichtigen Infrastrukturausbau gerade in Bezug auf die Situation am Zimmerberg ist. Davon mit unrealistischen Forderungen abzulenken, schadet.

Der Votant geht nicht weiter auf den Bericht der Regierung ein. Dieser ist sehr substantiiert ausgefallen und zeigt auch auf, was bereits getan wurde und was weiterhin unternommen wird. Der Rat kann somit den Anträgen der Regierung folgen. Diese weiss, was zu tun ist – was sie bereits bewiesen hat. Die FDP dankt den zuständigen Stellen in der Verwaltung und der Regierung für ihren grossen Einsatz in dieser für den Kanton Zug unbestrittenermassen zentralen Sache.

**Heini Schmid** ist der letzte im Rat verbliebene Motionär. Er hat seine Haltung zum regierungsrätlichen Bericht nicht in jedem Detail mit seinem Mitmotionären abgesprochen, tut also seine persönliche Meinung kund. Das Anliegen der Motion verkommt langsam zur Frage, ob die Motion nun endlich abgeschrieben werden darf oder nicht, was nicht sehr zielführend ist. Deshalb hält der Votant hier fest, dass die Motionäre mit der Abschreibung einverstanden sind. So kann dieses Thema im Rahmen der Vernehmlassung zu STEP AS 2030/35 mit neuem Elan wieder aufgenommen werden. Es ist dem Votanten dabei aber wichtig, dass von den drei postulierten Möglichkeiten insbesondere die Perronverlängerung ein Thema bleibt. Ab 2019 soll der Interregio mit 400 Meter langen Kompositionen geführt werden. Das bedeutet, dass diese Züge in Baar und Rotkreuz nicht mehr halten können. Deshalb muss versucht werden, in Baar und Rotkreuz 400 Meter lange Perrons zu bauen. Die SBB haben nämlich kein Interesse, die Interregio-Züge an möglichst vielen Orten halten zu lassen, und werden den Kanton Zug nicht ermutigen, die entsprechenden Perrons zu bauen. Die Volkswirtschaftsdirektion ist deshalb wohl gut beraten, wenn sie nicht auf irgendwelche Netzpläne und andere Ausreden der SBB wartet, sondern – auch im Rahmen der Verzögerung bezüglich Zugersee-Ost – selbst aktiv wird und zumindest in Rotkreuz eine definitive Perronverlängerung anstrebt, auch wenn sie den Kanton Zug etwas kostet. Fehlt diese, wird Zug von den SBB nämlich *nie* ein Angebot erhalten, dort mit langen Zügen anzuhalten. Denn die SBB wollen im überregionalen Personenverkehr möglichst schnell von Zürich nach Luzern fahren, und jeder zusätzliche Halt widerspricht ihrem Konzept. Das Thema Perronverlängerung muss also vom Kanton Zug angegangen werden, auch auf das Risiko hin, dass man dann während einiger Jahre ein zu langes Perron hat. Aber ohne Verlängerung hat man keine Chance. Und die Kosten einer Verlängerung sind nicht so exorbitant, dass der Kanton Zug sie sich nicht leisten könnte.

**Andreas Hürlimann** spricht für die ALG. Der Regierungsrat hat eine sehr gute Übersicht zur Diskussion über die Bahninfrastruktur im Kanton Zug geliefert. Dafür gilt es zu danken. Es zeigt sich, dass der politische Druck nötig war, um gewisse Verbesserungen zu erzielen und Diskussionen beim Bundesamt für Verkehr oder der SBB anzustossen. Die Antworten des Regierungsrats betreffend Ausbau-

schritte 2030 sind inhaltlich richtig und zeigen die im Grundsatz herrschenden Zuständigkeiten, welche sich bei nationalen Stellen konzentrieren. Die Botschaft des Bundesrats wird im nationalen Parlament im Jahr 2019 beraten. Die Kantone werden im Vorfeld angehört. Was man in den letzten Diskussionen um Ausbauschritte gehört hat, macht für den Raum Zug oder die Zentralschweiz jedoch keinen Mut. Weiteres Lobbying und politischer Druck gerade auch aus Zug sind darum dringend nötig.

Der bisherige Verlauf der Beratung der beiden älteren Vorstösse, insbesondere der Motion Stuber/Schmid/Lötscher, zeigt, dass der Regierungsrat von Anfang an einen anderen Weg einschlagen wollte. Wäre es nach ihm gegangen, hätten viele positive Elemente und viel Arbeit der letzten Jahre für eine Verbesserung der Bahninfrastruktur und der Kapazitäten nicht oder wohl nur im «pro forma»-Rahmen stattgefunden. So entschied der Kantonsrat zweimal gegen den Willen des Regierungsrats, die Motion nicht abzuschreiben. Man wollte den politischen Druck dadurch hochhalten. Rückwirkend kann man sagen, dass dies dem Anliegen gut getan hat. Diesen Druck braucht es.

Unter Punkt 3 («Ausgangslage») führt die Regierung aus, für welche Angebotsvorstellungen zum Regionalverkehr sich der Kanton Zug und teilweise auch die Planungsregion Zentralschweiz eingesetzt haben. Schade, ist, dass sich die Zentralschweizer Planungsregion nicht noch stärker auch zum Fernverkehr geäussert hat. Es ist klar, dass die Kompetenz dafür an einem anderen Ort liegt, aber es wäre ein starkes Zeichen gewesen. In den Rahmenkonzepten der SBB sind nämlich für 2025 leider keine solchen Ausbauten erkennbar. Mindestens für die Jahre 2025 plus bis womöglich in die 2030er Jahre wird also auf dem Ast Luzern–Zug–Zürich mit dem bestehenden Angebot gefahren – ausser die Kantone werden selber aktiv.

Punkt 4 («Doppelspuriger Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf») bietet Informationen zur Motion Brunner/Messmer und Mitunterzeichnenden. Das Nadelöhr zwischen Zug und Zürich beschäftigt Pendler in letzter Zeit immer öfters, und die Auswirkungen sind jeweils unschön. Die Zahl der betroffenen Reisenden an einem Wochenende mit Totalsperre zwischen Horgen und Baar lässt sich Seite 4 des regierungsrätlichen Berichts entnehmen; sie ist gewaltig. Nimmt man eine unvorhergesehene Sperre zur Hauptverkehrszeit dazu – davon gab es in diesem Jahr bereits mehrere –, ist das Chaos perfekt. Die beiden Einspurtunnel auf der Strecke Baar–Sihlbrugg–Horgen sind wohl einer der grössten, wenn nicht der grösste Engpass im Schweizer Schienennetz. Eine Zugfahrt von Zürich nach Zug führt weit zurück in die Vergangenheit, denn die Einspurtunnel stammen aus dem vorletzten Jahrhundert. Und gemäss Antwort des Regierungsrats wartet man in Zug aktuell auf Rauchzeichen aus Bundesbern; erst danach würde man sich wieder engagieren. Wenn man sieht, dass diese Strecke und diese Einspurtunnel bis heute in keinem Angebotskonzept und in keinen Planungen oder Überlegungen des Bundes als prioritär eingestuft werden, müssten eigentlich die Alarmglocken läuten, und man sollte jeden Vorstoss in diese Richtung als Support verstehen, hier am Ball zu bleiben und noch etwas mehr zu machen.

Es ist sehr zu begrüßen – auch das sei hier erwähnt –, dass man nun auch Alternativen zum Zimmerberg-Basistunnel prüft. Das ist sicher auf die Arbeit aus dem Kanton Zug zurückzuführen und verdient einen Dank an alle, die sich hierfür eingesetzt haben. Denn Alternativen zum Zimmerberg-Basistunnel verdienen Beachtung, insbesondere wenn man sich fragt, was denn mit einer allfälligen Kapazitätsreserve in einem Basistunnel passieren würde. Eine solche Reserve – ursprünglich in der Planung wohl als Güterverkehrskorridor angedacht – würde diverse Optionen offen halten, eben auch für Güterverkehr auf dieser Achse. Und mangels weiterer Möglichkeiten – die NEAT-Zufahrten waren ja auch schon anders geplant

als bis heute ausgeführt – könnte das Risiko bestehen, dass stark besiedelte Wohngebiete in den Stadtlandschaften des Kantons Zug zusätzlich mit Güterverkehr belastet würden.

Aber zurück zum Sanierungstunnel: Am Gotthard wird ein neuer Strassentunnel gebaut, genau wegen der erwähnten Problematik des Totalunterbruchs und längerer Totsperrungen. Mit einem neuen Tunnel zwischen Horgen Oberdorf und Littli könnte ebenfalls ein Totalunterbruch verhindert werden, und man hätte zudem einen der wichtigsten Gründe für Verspätungen auf der Strecke Zug–Zürich eliminiert. Ein stabiler Betrieb wäre auch bei einem weiteren Angebotsausbau noch möglich. Übrigens wäre ein weiterer Infrastrukturausbau gemäss Rahmenplan der SBB – Irrtum vorbehalten – um 2040 angedacht. Das heisst, dass auf der Infrastrukturseite in diesem Bereich noch über zwanzig Jahre lang nichts ginge. Eine rasche Lösung mittels Sanierungstunnel muss darum weiter vorangetrieben werden.

Unter Punkt 5 («Ausbau der Bahnangebote Zürich–Zug–Luzern») spricht der Regierungsrat davon, dass auf dem Zugumlauf Luzern–Zug–Zürich ab 2020 die neuen Bombardier-Züge mit einer Länge von 400 Meter zum Einsatz kommen könnten. Dadurch entstehe ein zusätzliches Platzangebot, steht auf Seite 7. Auf Seite 8 kann man lesen, dass der Halt aller Interregio-Züge Zürich–Zug–Luzern in Rotkreuz ein erklärtes Ziel des Regierungsrats sei. Wenn man diese beiden Aussagen mit den Ausführungen zu Punkt 6 («Perronverlängerung Rotkreuz und Baar») kombiniert, zeigt sich ein Widerspruch: 400-Meter-Züge brauchen Perrons mit mindestens 400 Meter Länge. Und wenn der Votant die Ausführungen des Regierungsrats richtig interpretiert, dann wären diese Züge im Umlauf Zürich–Zug–Luzern ja lediglich auf diesem Abschnitt im Einsatz, weshalb primär die Infrastruktur in diesem Raum zu beachten wäre – und nicht die Perrons in der Region Winterthur bis Konstanz. Denn Seite 10 kann man entnehmen, dass Perronlängen jenseits von Winterthur in Richtung Konstanz mit ein Grund seien, weshalb keine 400 Meter langen Züge eingesetzt werden können. Es sind also fehlende Perronlängen östlich von Zürich – vermutlich in Konstanz selber –, die gegen 400-Meter-Züge sprechen. Angenommen, auf der Linie Luzern–Zürich wären 400 Meter lange Züge möglich, könnte oder müsste man auch prüfen, ob eine andere Durchbindung geplant werden könnte, nämlich eine Durchbindung, auf der 400 Meter lange Züge zugelassen werden könnten, beispielsweise Luzern–Zürich–Winterthur–St. Gallen oder Luzern–Zürich–Romanshorn.

Lösungen wären hier also durchaus erkennbar. Der Wille zur Umsetzung oder zur Finanzierung scheint dem Regierungsrat angesichts der Finanzdebatten aber vollends abhanden gekommen zu sein. Es ist schade, dass an mehreren Stellen des Berichts die aktuelle finanzielle Situation des Kantons als eines der Hauptargumente herangezogen wird, um Planungen oder Projekte nicht voranzutreiben. Eine solche Haltung der Regierung ist längerfristig gefährlich und der Entwicklung des Kantons Zug nicht förderlich. Ein kurzfristiges Innehalten oder allenfalls auch ein kurzfristiger Abbau in gewissen Bereichen lassen sich verkraften. Aber bei strategisch wichtigen Investitionen, wie sie hier im Mobilitätsbereich diskutiert werden, ist eine solche Haltung sehr gefährlich. Man läuft dadurch noch mehr Gefahr, die dynamische Entwicklung im Bereich Mobilität vollends aus der Hand zu geben und dann vollständig auf Planungen und den *Goodwill* Dritter angewiesen zu sein. Die ALG ist daher der Ansicht, dass der politische Druck auch seitens des Kantonsrats erhalten bleiben soll. Es sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um bei den Beratungen im eidgenössischen Parlament im Jahr 2019 das bestmögliche Resultat erzielen und möglichst rasch auch auf anderen Ebenen Verbesserungen erreichen zu können. Die ALG ist deshalb bei allen drei Vorstössen gegen die Erledigterklärung und das Abschreiben und wird entsprechende Anträge stellen.

**Hubert Schuler** spricht für die SP-Fraktion. In der Antwort der Regierung wird aufgezeigt, welcher Ausbau der Kapazitäten in den letzten Jahren getätigt werden konnte. Dabei zeigten sich auch die SBB oft relativ flexibel, natürlich mit der nötigen Unterstützung von Zug. So waren sie etwa bereit, die Platzkapazitäten zwischen Rotkreuz und Baar mit Doppelkompositionen zu erhöhen. Selbstverständlich gibt es auch Themen, welche nicht so umgesetzt werden, wie man sich das aus Zuger Sicht wünscht. Auf der anderen Seite legt der Regierungsrat auch dar, dass er mit den SBB und mit den zuständigen Stellen in Bern die berechtigten Anliegen immer wieder diskutiere und so die Zuger Situation aufzeige. Die SP ist wie die Regierung der Meinung, dass der Kapazitätsausbau auf der Linie Luzern–Zug–Zürich dringend ist. Sie hat die nötige Zuversicht und Erfahrung – etwa mit der Stadtbahn –, dass die Regierung und die Volkswirtschaftsdirektion mit den zuständigen Stellen diese Dringlichkeiten immer wieder aufzeigen. In seiner Antwort zeigt der Regierungsrat auf, dass die nötige Sensibilität und Wichtigkeit bei allen kantonalen Stellen vorhanden sind. Es braucht deshalb keinen weiteren Druck, indem die Motionen bzw. das Postulat nicht abgeschrieben werden. Denn auch nicht abgeschriebene Vorstösse scheinen die Bundesbehörden und das nationale Parlament nicht sonderlich zu beeindrucken. Aus diesen Überlegungen schliesst sich die SP-Fraktion den Anträgen des Regierungsrats an.

**Iris Hess-Brauer** spricht für die CVP-Fraktion. Die drei zur Debatte stehenden Vorstösse betreffen den Ausbau der Bahninfrastruktur, insbesondere die Erhöhung der Bahnkapazität auf der Linie Luzern–Zug–Zürich. Diese Achse ist für den Kanton Zug von eminenter Bedeutung. Es ist der CVP deshalb wichtig, dass sich der Regierungsrat auch im Sinne dieser Vorstösse stets frühzeitig an den richtigen Stellen verlauten lässt und die Anliegen des Kantons Zug für eine verbesserte und entwicklungsfähige Bahninfrastruktur vertritt.

Im STEP AS 2025 sind für den Kanton Zug keine neuen Bahninfrastrukturen enthalten. Derzeit werden vom BAV, den SBB, der Güterverkehrsbranche und den Kantonen die Ausbauschnitte STEP 2030 erarbeitet. Die Planungsregion Zentralschweiz hat verschiedene Angebotsvorstellungen zum Regionalverkehr eingereicht, unter anderem, dass alle Interregio-Züge zwischen Zürich und Luzern in Rotkreuz halten. Ein aktiver und intensiv fordernder Kontakt der Zuger Regierung zu den entsprechenden Stellen ist zwingend notwendig und für die weitere Entwicklung des Kantons Zug von grosser Bedeutung.

Besonders hervorzuheben ist die Durchmesserlinie Zürich. Diese konnte durch den Kanton Zug und sieben weitere Kantone vorfinanziert werden, so dass die vierte Teilergänzung der S-Bahn Zürich vorzeitig realisiert werden konnten. Dies sind die richtigen Schritte, um Projekte zeit- und kostensparend voranzutreiben. Eine definitive Perronverlängerung in Rotkreuz, wie von Philip C. Brunner in einem Postulat verlangt, würde aber zu massiven Bau- und Unterhaltskosten führen, denn Halte von 400 Meter langen Zügen sind derzeit vom Bund nicht geplant. Der Kanton Zug müsste diese Kosten demzufolge alleine berappen, und diese Mittel fehlen im Moment ganz klar.

Die CVP ermutigt die Regierung, wo immer möglich für die Verbesserung der Bahninfrastruktur proaktiv und vorausschauend vorzugehen. Sie meint aber, dass dies nicht nur durch Warmhalten hängiger Vorstösse sinnvoll geschehen kann. Es ist wichtig, dass sich die Regierung kurz-, mittel- und langfristig für die Zuger Anliegen im öffentlichen Verkehr einsetzt, damit es später nicht heisst: Der Zug ist für Zug bereits abgefahren. In diesem Sinne stimmt die CVP-Fraktion grossmehrheitlich den Anträgen des Regierungsrats zu.

Als Sprecher der SVP-Fraktion hält **Philip C. Brunner** fest, dass bereits ein erstes Fazit der Diskussion gezogen werden kann. Er dankt für die verschiedenen Voten und insbesondere Heini Schmid für seine Ausführungen zur Perronverlängerung. Von verschiedenen Rednern wurden die finanziellen Probleme des Kantons angesprochen. Das ist natürlich allen bekannt, aber dieses Thema wird den Kantonsrat vielleicht noch während vier, fünf oder sechs Jahren beschäftigen. Es ist diesbezüglich sehr viel im Fluss: Brexit, Donald Trump, Dollar, der DowJones, welcher ein Allzeithoch erreicht hat. Wenn es Amerika gut geht, wird in Zug – der Votant hofft natürlich auf Annahme der USR III – die Kasse sprudeln. Ein hoher Dollar ist für den Kanton Zug wie ein warmer Regen. Man wird feststellen können, dass das aktuelle Finanzproblem sich von selber lösen wird. Es gibt noch weitere Faktoren, etwa den Goldpreis, der sich positiv auf das Resultat der Nationalbank auswirkt etc. Die Weltkonjunktur ist nicht so schlecht, dass es dem Kanton Zug sehr schlecht gehen wird. Das zu wissen ist wichtig, denn hier geht es hier um eine mega langfristige Frage – die Ausführungen des Regierungsrats zeigen die Zeitdimensionen auf –, und der Kantonsrat sollte hier langfristig denken. Und wenn sich der Kanton Zug angeblich keine Perronverlängerung mehr leisten kann, muss man sich fragen, ob die richtigen Leute auf der Regierungsbank sitzen.

Über die Ausführungen des FDP-Sprechers ist der Votant enttäuscht. Der Kanton Zug und seine Wirtschaft und letztlich auch seine steuerlichen Einnahmen werden jetzt nämlich stranguliert. Den Vorwurf, dass er mit seinen Aktivitäten in Sachen «Zimmerberg light» der Sache schade, weist der Votant zurück. Der Sanierungstunnel entspricht der Idee, der das Schweizer Volk für den Gotthard-Strassentunnel mit erstaunlicher Deutlichkeit zugestimmt hat. Auch am Zimmerberg soll ein Sanierungstunnel gebaut werden. Dann kann der bestehende, hundertzwanzigjährige Tunnel so instand gestellt werden, dass er wieder einige Jahrzehnte lang hält. Die Ausführungen des FDP-Sprechers haben den Votanten an ein Hohelied auf die Regierung und insbesondere auf den Volkswirtschaftsdirektor aus der FDP erinnert. Es geht hier aber nicht um den Volkswirtschaftsdirektor und seine Arbeit, sondern um die gesamte Regierung, die sich hinter dieses Projekt stellen muss. Und die SVP-Fraktion ist überhaupt nicht einverstanden mit deren Anträgen, die vorliegenden Vorstösse als erledigt abzuschreiben. Vielmehr ist sie der festen Meinung, dass der Kantonsrat gleich vorgehen sollte wie beim Doppelspurausbau Chämleten–Rotkreuz: Ohne die Ratsvorgänger, die etwas mehr Härte bewiesen, als der Votant heute aus den Voten der Fraktionssprecher heraushörte, wäre dieser Ausbau nämlich nicht realisiert worden. Die Hartnäckigkeit und der Mut des Parlaments führten da zu einer Lösung, die heute als völlig selbstverständlich und normal gilt.

Andreas Hürlimann hat als ALG-Sprecher dem Votanten aus dem Herz gesprochen: Es gilt den politischen Druck aufrecht zu halten. Über die Haltung der SP-Fraktion kann der Votant nur staunen: Da ist einfach zu viel Staatsgläubigkeit vorhanden. Dass man ohne eigenen Vertreter in der Regierung diese so hochleben lässt – dies bei einem Thema, das noch einer Lösung harret –, versteht der Votant wirklich nicht. Die dezidierten, sehr guten Bemerkungen der CVP-Sprecherin hingegen haben ihm gefallen, auch wenn die CVP nicht zum gleichen Resultat kommt. Im Weiteren ist der Votant überzeugt, dass die GLP zu denselben Schlüssen kommen wird wie die SVP, geht es doch um Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und um die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Pendler.

Was sind die Forderungen der SVP? Sie wünscht sich eine Zuger Regierung, die gegenüber dem Bundesamt für Verkehr und den SBB weniger opportunistisch ist und für den Wirtschaftsstandort Zug und die Zuger Volkswirtschaft kämpft – die betreffende Direktion sollte ihrem Namen gemäss ja der Volkswirtschaft dienen. Und sie wünscht sich eine Baudirektion, welche die bestehende Infrastruktur ver-

bessern möchte. Denn wenn das Jahr 2017 bezüglich ÖV so weitergeht, wie es begonnen hat – mehrere halbtägige Streckensperrungen, auch auf der ebenso alten Linie Zug–Arth Goldau –, wird es mehr Autos geben, wird der Konsument also nicht mehr auf die Bahn setzen. Es gab eine Zeit, da haben die Dinge in diesem Land – Post, Eisenbahn etc. – funktioniert. Jetzt aber haben die *Manager* übernommen, die Saläre der SBB-Spitze haben sich vervielfacht, die Leistungen aber ...

Der **Vorsitzende** unterbricht den Votanten und bittet ihn, ausschliesslich zum Thema zu sprechen.

**Philip C. Brunner** fährt fort: Anfang Januar lief zwischen Baar und Horgen bezüglich Bahn nichts mehr. Tausende von Pendlern, also Mitarbeiter der Wirtschaft – und was nützt eine tolle Wirtschaft, wenn die Leute nicht zur Arbeit kommen bzw. nicht in Zürich ihrer Arbeit nachgehen können? – konnten während vier Wochen im Januar/Februar wegen Sanierungsarbeiten ihre Arbeitsplätze nicht erreichen. An den Wochenenden sind 66'000 Personen betroffen; sie müssen den Bus nehmen und nach Zürich eine ungefähr zwanzig Minuten längere Fahrzeit in Kauf nehmen. Das kann es schlicht nicht sein! Es ist der grösste Engpass im schweizerischen Schienennetz. Am Gotthard wurden 17 Milliarden Franken verbaut, die ganze Schweiz strahlte und Bundesrätin Doris Leuthard war die Königin des Tages. Was aber ist mit den Zufahrten? Die Zufahrt führt durch den Albistunnel. Es nützt doch nichts, 17 Milliarden Franken in das Herzstück zu investieren und dann kein Geld für den Ausbau der Zufahrten mehr zu haben!

Welcher Unterschied besteht zwischen der von Bern langfristig vorgeschlagenen Lösung und dem Sanierungstunnel? Es geht hier um Steuergelder, auch aus dem Kanton Zug. Die Zahlen sind bekannt, die Regierung hat sie auf die Kleine Anfrage des Votanten hin geliefert: Allein die Bundessteuern der juristischen Personen aus dem Kanton Zug betragen jährlich 967 Millionen Franken. Das sind ungefähr 10 Prozent dessen, was die ganze Schweiz von juristischen Personen an Mitteln erhält. Vor diesem Hintergrund hat der Kanton Zug doch einen Anspruch auf Hilfe! Oder soll es herauskommen wie mit der Autobahn, wo man vierzig Jahre lang ...

Der **Vorsitzende** unterbricht den Votanten erneut und bittet ihn, seinen Antrag zu formulieren.

**Philip C. Brunner** teilt mit, dass die SVP-Fraktion beantragt, genau das Gegenteil dessen zu tun, was die Regierung vorschlägt. Sie möchte den Druck aufrecht halten. Dieser Druck ist nötig. Zwar ist man sich in der Sache einig, nicht aber bezüglich des politischen Vorgehens. Es nützt nichts, weitere Vorstösse einzureichen. Die Regierung wird dann einfach wieder zehn Jahre mit der Beantwortung zuwarten oder die Frist verlängert. Das bringt nichts! Die Vorstösse liegen vor, und sie sind sinnvoll. Es braucht mehr Druck auf die Regierung. Diese soll sich bemühen, etwas für den Kanton Zug zu tun, zumal es sich – es sei wiederholt – um die grösste infrastrukturelle Baustelle des Kantons handelt. Zu den angesprochenen Zuger Bundesparlamentariern hält der Votant fest, dass man gewisse Leute zwar fast zweimal wöchentlich in der «Tagesschau» sieht, er selber aber noch nie gehört hat, dass sie sich bezüglich Infrastruktur für den Kanton Zug einsetzen; sie haben in Bern ganz andere Ziele. Das ist das Problem – und das gilt übrigens auch für den Vertreter der SVP, der sich leider für andere Themen als den ÖV interessiert. Deshalb muss der Kantonsrat die Probleme lösen. Der Votant empfiehlt dringend, die vorliegenden Vorstösse nicht abzuschreiben.

**Daniel Marti** hält fest, dass die drei parlamentarischen Vorstösse rund um den Kapazitätsausbau auf dem Bahnkorridor Zürich–Zug–Luzern zeigen, welche grosse Bedeutung dieser Achse für Bevölkerung und Wirtschaft in Zug zukommt. Die drei Vorstösse enthalten unterschiedliche Lösungsansätze und Vorgehensvorschläge, die eine rasche Realisierung möglicher Kapazitätsausbauten ermöglichen sollen. Ein Kapazitätsausbau ist angesichts der weiter steigenden Mobilitätsnachfrage durch das zu erwartende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum unbedingt notwendig. Damit dieses Verkehrswachstum weiterhin überwiegend auf den öffentlichen Verkehr entfällt, müssen die nötigen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Wie wenig es braucht, um auf dieser Strecke Verspätungen und Zugsausfälle zu provozieren, haben viele in den letzten Wochen erlebt, wo etwas Schneefall mehrmals zu grösseren Komplikationen geführt hat. Zudem blockieren schon einfachste Sanierungsarbeiten die Verbindungen von Zürich inkl. Flughafen in die Zentralschweiz, wie das momentan jedes Wochenende der Fall ist, wo mühsam auf Busse umgestiegen werden muss. Wenn auf die öffentlichen Verkehrsmittel kein Verlass mehr ist und die Fahrzeiten extrem lang werden, muss sich niemand wundern, dass lieber auf das eigene Auto umgestiegen wird.

Die Antwort des Regierungsrats zeigt, dass er die Situation ernst nimmt und sich aktiv für Optimierungen beim öffentlichen Verkehr einsetzt. Die Antwort zeigt aber auch, dass viele Kompetenzen beim Bund liegen und der Kanton nicht mit dem Brecheisen neue Lösungen herbeiführen kann. Hier hilft nur, wie bisher mit stetem Tropfen den Stein zu höhlen und dabei auch geltend zu machen, dass der Wirtschaftsraum Zürich–Zug schweizweit eine grosse Bedeutung hat und nicht zuletzt durch die NFA-Zahlungen einen grossen Beitrag an die Entwicklung anderer Kantone leistet.

Nebst den Infrastrukturmassnahmen sollten auch andere Aspekte zur Verbesserung des Angebots in Betracht gezogen werden. Schaut man sich im letzten Bericht des Amtes für Raumplanung die Verkehrsmittelwahl der Zupendler in den Kanton Zug aus dem Raum Luzern an, fragt man sich, wieso bis heute kein integraler Tarifverbund zwischen Zug und Luzern/Obwalden/Nidwalden besteht. Was von Zug über Zürich bis in die Ostschweiz und den Aargau schon längst möglich ist, ist zwischen Zug und Luzern auch zwölf Jahre nach Einführung verbundübergreifender Tarife noch nicht möglich. Mit einem vereinfachten Angebot für Pendler würde wohl auch die Menge der Pendler mit dem ÖV zunehmen und damit das Gewicht dieses Korridors im gesamtschweizerischen Kontext weiter erhöht – was hoffentlich dazu führt, dass auch der Bund die Prioritäten anders setzt.

Die GLP bittet den Regierungsrat, ihre Anregung aufzunehmen, und dankt für die bisherigen Bemühungen in Sachen Kapazitätsausbau. Sie nimmt den Bericht und Antrag des Regierungsrats zur Kenntnis und stimmen dessen Anträgen weitgehend zu. Um den Druck aufrecht zu halten, will sie die Motion betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf jedoch noch nicht abschreiben.

**Manuel Brandenburg** bittet den Vorsitzenden, mit dem Instrument des Ordnungsrufs vorsichtig umzugehen. Philip C. Brunner, der Fraktionssprecher der SVP, hat zur Sache gesprochen, wenn vielleicht auch etwas blumig und emotional sowie lange. Es gab aber keinen Grund gemäss Geschäftsordnung, ihn zweimal zu unterbrechen.

Der **Vorsitzende** entgegnet, dass er verantwortlich ist für einen effizienten Ratsbetrieb. Er hofft, dass sich auch die Ratsmitglieder daran halten, die Debatte möglichst effizient zu führen.

**Adrian Andermatt** hält fest, dass ein FDP-*Bashing* persönlich eine gewisse Genugtuung bringen mag. Es entbehrt aber jeglicher Grundlage. Die Ziele sind dieselben, und auch die FDP setzt sich dafür ein, dass der Infrastrukturausbau voranschreitet. Sie ist aber überzeugt, dass dieses Anliegen wenig damit zu tun hat, die alten Vorstösse aufrecht zu erhalten. Die Regierung weiss, was sie zu tun hat, und sie hat das bis anhin auch immer wieder bewiesen. Der bisherige Ausbau wurde bereits aufgezeigt, und der nächste grosse Schritt muss klar der Ausbau des Zimmerbergtunnels sein. Dieses Ziel muss gemeinsam verfolgt werden, wenn nötig zu gegebener Zeit auch mit weiteren Vorstössen. Und es wäre schön, wenn auch die Zuger Vertreter in Bern – falls sie dies nicht sowieso schon tun – sich vermehrt dieser Sache annehmen würden. In diesem Sinn steht die FDP klar hinter dem genannten strategischen Ziel, welches für den Wirtschafts- und Lebensraum Zug zentral ist. Der Kapazitätsausbau am Zimmerberg ist schlicht und einfach unbestritten, auch wenn die Vorstellungen bezüglich des Wegs zu diesem Ziel unterschiedlich sind. Die FDP verzichtet aber auf Scheingefechte und konzentriert sich auf die Sache. Sie gesteht Philip C. Brunner ein FDP-*Bashing* aber durchaus zu, wenn es ihm persönlich Freude bereitet.

**Philip C. Brunner** teilt mit, dass ihm das FDP-*Bashing* keinerlei Spass bereitet. Er ist vielmehr tief besorgt, dass eine Partei, welche im Kanton Zug viel geleistet hat, sich hier einfach zurücklehnt und das Handeln der Regierung überlässt. Zum Stichwort Kapazitätsausbau hält der Votant fest, dass das Volk der Meinung sei, die NEAT werde – so haben die Politiker und auch Bundesrat Adolf Ogi, der Erfinder der NEAT, argumentiert – für den Personenverkehr gebaut. In Tat und Wahrheit dient dieser Kapazitätsausbau vor allem dem Güterverkehr. Das sei allen hier, auch den Vertretern der FDP gesagt, deren Wähler in der Stadt Zug an schönen Lagen wohnen und einen schönen Blick auf die Strecke Zug–Arth Goldau haben. Natürlich kann man mit 2–4 Bundesmilliarden die Strecke Thalwil–Litti so ausbauen, dass dann der Nord-Süd-Güterverkehr hier durchgeführt werden kann. Und dieser Güterverkehr fährt dann durch die Stadt Zug, rumpelnd und laut und ohne Nachtfahrverbot, wie man es von anderen Verkehrsträgern kennt. Dann kann der Votant nur viel Vergnügen wünschen! Es geht hier doch darum, die richtige Strassen- bzw. Bahnbreite zu bauen, die auch auf den Hauptort Zug, den wirtschaftlichen Träger des Kantons, Rücksicht nimmt. Was aus Bern kommt, ist aber rücksichtslos. Man schaue nur, was bezüglich Zugersee Ost läuft! Das Projekt wird durchgesteuert, man will 190 Millionen Franken ausgeben! Für rund das Doppelte dieses Betrags, etwa 400 Millionen Franken, erhielte man die zwei Tunnels durch den Albis und den Zimmerberg. Damit ist man wieder beim Thema – und deshalb gibt es den Vorschlag der Sanierung. Das ist letztlich der Hintergrund, und es gilt etwas vorzudenken. Der Kantonsrat und auch der Votant haben grosses Vertrauen in die Zuger Regierung. Das ist wunderbar – aber der Votant ist nicht naiv. In ein paar Jahren sitzen vielleicht andere Köpfe in der Regierung, und es ist deshalb wichtig, jetzt die richtigen Pflöcke einzuschlagen. Die SVP-Fraktion will – anders als der differenzierte Vorschlag der GLP – alle drei Vorstösse aufrechterhalten.

**Hubert Schuler** findet es unangebracht, dass Philip C. Brunner und seine Mitstreiter glauben, die Wahrheit gepachtet zu haben und definieren zu können, was richtig und was falsch sei. Selbstverständlich unterstützt auch die SP den Ausbau der Infrastrukturen, die Vorstellungen über das Vorgehen sind aber unterschiedlich. Die Regierung als naiv zu bezeichnen, nur weil sie eine Abschreibung der Vorstösse beantragt, ist sicher nicht richtig. Der Rat kann und soll um die Inhalte ringen, aber solche Aussagen sind nicht angebracht.

Volkswirtschaftsdirektor **Matthias Michel** hält einleitend fest, dass bisher hauptsächlich von Ratsmitgliedern gesprochen wurde, welche die Vorstösse nicht abschreiben bzw. den Druck aufrecht halten wollen. Allerdings sollte dieser Druck ja wirksam und zielführend sein – und der Volkswirtschaftsdirektor möchte aufzeigen, dass das Aufrechterhalten der Vorstösse nicht zielführend ist. Und in Klammern gesagt: Bei der Motion betreffend Sanierungstunnel geht es primär darum, ob diese erheblich erklärt werden soll oder nicht; das ist die Kernfrage. Der Sanierungstunnel wäre eine erste Etappe der Variante «Zimmerberg light», worüber sich der Rat auch schon unterhalten hat.

Weshalb findet der Regierungsrat das Anliegen der Motion Brunner/Messmer betreffend Sanierungstunnel nicht motionsfähig und schlägt er vor, den Vorstoss auch nicht erheblich zu erklären? Es geht um die Frage, ob man irgendwann etwas erreichen will oder nicht. Der Vorstoss verlangt, dass sich der Regierungsrat – bei Erheblicherklärung – für eine rasche Umsetzung einer ersten Etappe von «Zimmerberg light» einsetzen soll. Das vor dem Vorliegen der Erkenntnisse des Bundes zu tun, ist nach Meinung des Volkswirtschaftsdirektor unsorgfältig. Die Regierung hat mehrfach ausgeführt, dass der Bund beide Varianten nochmals vertieft prüft. Die Ergebnisse werden im Verlaufe von 2017 erwartet, und es wäre höchst unvorsichtig und unsorgfältig, den Regierungsrat jetzt zu beauftragen, sich für eine Variante einzusetzen – dies mit Kantonsgeldern, im Sinne einer Vorfinanzierung –, ohne die Erkenntnisse des Bundes zu kennen. Es handelt sich – wie gehört – um eines der problematischsten Nadelöhre und um eine der wichtigsten Baustellen der Zukunft, und da sollte man jetzt nicht einige Monate vor den Erkenntnissen des Bundes bezüglich Wirksamkeit und Kosten einfach auf dieses eine Pferd setzen. Das ist eine nervöse und sehr kurzfristige Denkart. Weiter ist zu bedenken, dass bis zu anderen Erkenntnissen das gilt, was im Sachplan Verkehr des Bundes steht und im Richtplan des Kantons festgesetzt ist – und das ist der Zimmerberg-Basistunnel II. Wenn der Kantonsrat die Motion nun erheblich erklären und den Regierungsrat beauftragen würde, sich für eine andere Variante, nämlich «Zimmerberg light», einzusetzen, entstünde ein totaler Widerspruch zwischen dem bisherigen Auftrag nicht nur seitens des Bundes, sondern auch – Stichwort Richtplan – des Kantonsrats und dem neuen Auftrag. Wie soll der Regierungsrat denn in Bern lobbyieren und Allianzen suchen, wenn der Kanton Zug sich selbst blockiert und nicht mehr weiss, welche Variante er verfolgen soll? Der Kanton Zug wäre kein verlässlicher Partner mehr. Zug arbeitet in der Frage, welche Projekte in der Zentralschweiz realisiert werden sollen, seit Langem mit den übrigen Zentralschweizer Kantonen und auch mit den Bundesparlamentariern zusammen. Im Dezember 2016 haben alle Zentralschweizer Kantone in einem Positionspapier festgehalten, dass sie voll hinter dem Zimmerberg-Basistunnel II stehen und eine Vollfinanzierung im nächsten Ausbauschnitt wollen; es gibt in diesem Papier auch Aussagen zum Durchgangsbahnhof Luzern. Wenn der Kantonsrat der Regierung nun einen anderen Auftrag erteilt und nicht mehr zu dieser Position steht, was soll dann der Volkswirtschaftsdirektor nächste Woche den Zentralschweizern Parlamentariern sagen, wenn diese informiert werden, in welche Richtung sie arbeiten sollen? Da geht viel an Kraft verloren. Und zum Thema Vorfinanzierung, das in der Motion auch angesprochen ist: Es gibt im Moment kein vorzufinanzierendes Projekt, der entsprechende Antrag ist also gegenstandslos. Zusammengefasst wäre eine Erheblicherklärung der Motion sachlich falsch: Sie würde einen Widerspruch zum Richtplan generieren, sie würde den Regierungsrat total blockieren, sie wäre kommunikativ kaum zu bewältigen, und das Lobbying in Allianz mit der Zentralschweiz wäre in Frage gestellt. Und überhaupt wäre zuerst die Frage zu klären, ob das Anliegen überhaupt motionsfähig ist – wobei der Regierungsrat ausgeführt hat, dass es das nicht ist. Die Motion verlangt,

beim Bund tätig zu werden, allerdings geht es hier nicht um eine kantonale Vorlage, sondern um eine Zuständigkeit des Bundes.

Das FDP-Postulat betreffend Ausbau der Bahnverbindungen nach Zürich betrifft nur noch einen Teilaspekt – zwei weitere Aspekte wurden schon früher beschrieben –, nämlich dass Zug sich zusammen mit anderen Kantonen für eine Vorfinanzierung von Projekten auf der Linie Zürich–Zug–Luzern stark machen sollte. Zug ist zusammen mit den Zentralschweizerkantonen beim Bund vorstellig geworden und wollte Vorfinanzierungsmöglichkeiten aufzeigen: Der Bund hat aber klar auf die Voraussetzungen hingewiesen: Für Vorfinanzierungen braucht es ein vom Bund beschlossenes Projekt. Die nächsten Projekte werden aber erst 2019 beschlossen. Es macht keinen Sinn, den Regierungsrat mit einer Vorfinanzierung für ein Projekt zu beauftragen, das erst in zwei Jahren beschlossen wird – zumal auch nicht bekannt ist, welches Projekt dann tatsächlich beschlossen wird. Man kann dieses Postulat deshalb wirklich abschreiben, denn es gibt keine sinnvollen Aktivitäten bezüglich einer Vorfinanzierung mehr. Man muss hier wirklich in die nächste Geländekammer schauen. Dass der Regierungsrat jede Möglichkeit zur Vorfinanzierung prüft, ist ein permanenter Auftrag. Im Richtplan steht unter V 4.4: «Die Behörden setzen sich beim Bund bei Engpässen für den Ausbau des Bahnnetzes ein.»

In der Motion Stuber/Schmid/Lötscher geht es um die Perronverlängerungen. Der Regierungsrat hat schon im letzten Bericht und auch jetzt wieder aufgezeigt, dass er alles rechtlich und politisch Mögliche getan hat, um den Bund dazu zu bringen, die Perronverlängerungen definitiv zu bauen. Das gelang leider nicht. Deshalb macht es aus Sicht des Regierungsrats keinen Sinn, in der Zeit bis zum nächsten Ausbauschnitt an diesem Petitum festzuhalten. Ein Festhalten wäre ein Auftrag an den Regierungsrat, einen Kantonsratsbeschluss für einen Objektkredit – 2,5 Millionen Franken für Rotkreuz, Baar wäre teurer – auszuarbeiten, worüber der Kantonsrat dann debattieren könnte. Der Regierungsrat müsste dann auch aufzeigen, dass eine solche Verlängerung tatsächlich etwas bringt. Und mit kantonalen Steuergeldern auf Vorrat eine Perronverlängerung zu bauen, die dann während zehn Jahren niemand braucht, ist nicht wirklich sinnvoll. Und wenn der 400 Meter lange Bombardier-Zug dann mal fährt, liegt das Problem nicht in allenfalls zu kurzen Perrons. Es liegt vielmehr darin, dass dieser riesige und schwere Zug bei einem Halt in Baar und/oder Rotkreuz für die Fahrt von Zürich nach Luzern zu viel Zeit benötigen und die Umläufe nicht mehr klappen würden. Das wurde in Zusammenhang mit der Petition von ZugWest von den SBB vertieft untersucht, und ZugWest hat seinerseits ein Ingenieurbüro mit der Prüfung der Ergebnisse der SBB-Studie beauftragt. Und es wurde bestätigt: Es geht aus betrieblichen Gründen nicht. Man kann solche grossen und schweren Züge auch mit heutiger Technologie nicht so schnell fahren lassen, dass es noch für weitere Halte reicht – und da nützt auch ein 200 Meter langer Perron nichts. Man sollte deshalb nicht mit kantonalem Geld unnötige Perrons bauen. Und wenn es im nächsten Ausbauschnitt tatsächlich solche Perrons brauchen sollte, kann Zug – wie der Regierungsrat ausgeführt hat – den Bund mittels Vorfinanzierung sehr schnell zu einer definitiven Anpassung veranlassen.

Zusammengefasst bittet der Volkswirtschaftsdirektor, die vorliegenden Vorstösse nicht aus einem Gefühl heraus aufrecht zu halten oder gar erheblich zu erklären. Der Rat würde damit die bisherigen Allianzen und Vorbereitungsarbeiten stören. Man ist zusammen mit den Zentralschweizer Kantonen und Bundesparlamentariern und mit ZugWest nämlich auf der Zielgeraden. ZugWest hat die Segel nach vorne gesetzt. Man hat erkannt, dass man sich nicht auf den zweiten Halt und die Perronverlängerung versteifen darf, sondern auf den Ausbau des Zimmerbergs fokussieren muss. Und man weiss, dass in der Planung des Bundes das Projekt Zimmerberg-Basistunnel II wegen seiner guten Wirkung recht gut positioniert ist und im nächsten

Ausbauschnitt enthalten sein wird. Deshalb setzt sich der Regierungsrat dafür ein. Die Variante «Zimmerberg light» wurde vor einigen Jahren vom Bund ebenfalls bewertet – mit einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis – und wird jetzt nochmals geprüft. Wenn der Regierungsrat nun aber beauftragt wird, andere Wege als bisher zu verfolgen und Perronverlängerungen zu fordern, dann arbeitet er in die Breite. Man muss aber nach vorne arbeiten und konsequent das gemeinsame, im Richtplan enthaltene und von den Zentralschweizer Partner mitgetragene Ziel verfolgen. Im Übrigen wurde die Variante «Zimmerberg light» in Zürich vom Kantonsrat klar abgelehnt, Zürich wäre für Zug also kein Partner für diese Variante. Und wie soll der Volkswirtschaftsdirektor in Bern mit dem Zuger Fähnli allein und isoliert Druck machen? Diese Zeiten sind vorbei. Der Volkswirtschaftsdirektor dankt dem Rat deshalb, dass er den Anträgen des Regierungsrats folgt. So können der eingeschlagene Weg fortgeführt und alle Kräfte auf den Ausbauschnitt 2030 hin gebündelt werden.

## Abstimmungen

### **Motion Brunner/Messmer** (Vorlage 2609.1)

Der **Vorsitzende** hält fest, dass bei dieser Motion einerseits über den Antrag auf Umwandlung in ein Postulat und andererseits über die Erheblich- bzw. Nichterheblicherklärung zu entscheiden ist.

**Heini Schmid** stellt den **Antrag**, die Motion Brunner/Messmer nicht in ein Postulat umzuwandeln. Er ist Präsident der Kommission für Raumplanung und Umwelt, welche zusammen mit der Regierung und dem Kantonsrat den Richtplan hütet. Es gibt im Richtplan viele Inhalte, welche eigentlich Bundespolitik betreffen. Der Votant erinnert an epische Diskussionen etwa über die ober- oder unterirdische Führung von Hochspannungsleitungen, über einen NEAT-*Hub* oder über Autobahnfragen. Der Richtplan definiert mit entsprechenden Bestimmungen die Haltung des Kantons Zug zu solchen Bundesaufgaben, und der Votant ist sehr daran interessiert, dass der Kantonsrat weiterhin über solche Inhalte beschliessen und damit der Regierung verbindliche Aufträge im Bereich der Bundespolitik erteilen kann. Darum darf der Kantonsrat diesen *casus belli*, den Antrag des Regierungsrats auf Umwandlung in ein Postulat, auf keinen Fall unterstützen, denn damit würde präjudiziert, dass die Regierung immer wieder auf die Bundespolitik verweisen und Anliegen als nicht motionsfähig bezeichnen könnte. Es liegt also im Interesse des Kantonsrats, diese Umwandlung abzulehnen. Mit der Abschreibung der Motion ist der Votant einverstanden. Die Front sollte für die Auseinandersetzung mit dem Bund gestärkt werden, und zu viele Varianten sind – in Analogie zum bekannten Sprichwort – des Hasen Tod.

**Philip C. Brunner** hält fest, dass er keine Umwandlung in ein Postulat beantragt. Er ist mit dem ersten Teil der Ausführungen von Heini Schmid einverstanden, kommt aber zu einem anderen Schluss: Er bittet, die Abschreibung der Motion abzulehnen.

Volkswirtschaftsdirektor **Matthias Michel** teilt mit, dass der Regierungsrat bei seinem Antrag bleibt. Die Motion ist eben nicht auf den Richtplan hin formuliert, sondern verlangt eine rasche Einflussnahme beim Bund, was nach Bundespolitik tönt. Deshalb kam der Regierungsrat zum Schluss, dass das Anliegen nicht motionsfähig sei. Wenn damit aber eine Richtplandiskussion angestossen werden soll und

der Rat den Vorstoss aus diesem Grund erheblich erklärt, wird der Konflikt offensichtlich. Dann geht es um eine allfällige Anpassung des Richtplans auf eine andere Variante hin. Diese Anpassung müsste dem Bund zur Genehmigung eingereicht werden und würde dort – gestützt auf den jetzigen Sachplan Verkehr – abgelehnt. In der Zwischenzeit erstellt der Bund die Botschaft und führt die Vernehmlassung für den Ausbauschnitt durch. Der Kanton Zug würde sich paralisieren: Er führt eine Diskussion über die Varianten der Linienführung, bevor der Bund die Ergebnisse seiner Variantenprüfung mitgeteilt hat. Bis anhin war das Resultat klar: Der Zimmerberg-Basistunnel II hat ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Bislang gibt es keine andere Erkenntnis, über die man diskutieren könnte. Der Kanton Zug würde sich im heutigen Zeitpunkt deshalb total blockieren und aus der Diskussion nehmen, zumindest wüsste der Volkswirtschaftsdirektor nicht mehr, mit welchem Ziel er lobbyieren sollte. Er ist dafür, dass die Variantendiskussion geführt wird, aber erst wenn der Bund sagt, dass am Zimmerberg investiert werde, nicht vorab. Das war immer die Meinung des Regierungsrats, und deshalb hat er sich auch immer dafür eingesetzt, dass Varianten diskutiert werden sollen. Wenn der Rat den Vorstoss tatsächlich als Motion erheblich erklärt, dann blockiert er den Regierungsrat, und dann ist genau das erreicht, was eigentlich niemand will. Deshalb bittet der Volkswirtschaftsdirektor in jedem Fall um Nichterheblicherklärung.

- **Abstimmung 1:** Der Rat lehnt die Umwandlung der Motion Brunner/Messmer in ein Postulat mit 55 zu 17 Stimmen ab.
- **Abstimmung 2:** Der Rat erklärt die Motion Brunner/Messmer mit 38 zu 35 Stimmen erheblich.

**Postulat der FDP-Fraktion (Vorlage 1804.1)**

- **Abstimmung 3:** Der Rat schreibt das teilerheblich erklärte Postulat der FDP-Fraktion mit 40 zu 33 Stimmen als erledigt ab.

**Motion Stuber/Schmid/Lötscher (Vorlage 1899.1)**

- **Abstimmung 4:** Der Rat schreibt die Motion mit 39 zu 33 Stimmen als erledigt ab.

TRAKTANDUM 9

**693 Motion von Anna Bieri und Laura Dittli betreffend Beitritt des Kantons Zug zur Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung von Ausbildungsbeiträgen (Stipendienkonkordat vom 18. Juni 2009)**

Vorlagen: 2526.1 - 14965 (Motionstext); 2526.2 - 15358 (Bericht und Antrag des Regierungsrats).

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrats beantragt, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Mitmotionärin **Anna Bieri** erinnert daran, dass das Schweizer Volk am 14. Juni 2015 auf Antrag von Bundesrat und Parlament die Stipendieninitiative mit 72,5 Prozent der Stimmen und mit allen Ständen abgelehnt hat. Im Vorfeld hatte der Bund ein neues Ausbildungsbeitragsgesetz geschaffen, das vorsieht, dass die Kantone ihre