



## Protokoll des Kantonsrats

51. Sitzung: Donnerstag, 27. Juni 2013 (Nachmittag)  
Zeit: 14.00 – 17.10 Uhr

### Vorsitz

Kantonsratspräsident Hubert Schuler, Hünenberg

### Protokoll

Beat Dittli

## 752 Namensaufruf

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 73 Ratsmitgliedern.

Abwesend sind: Irène Castell-Bachmann und Stefan Gisler, beide Zug; Renato Sperandio, Unterägeri; Zari Dzaferi, Baar; Georg Helfenstein, Cham; Flavio Roos, Risch; Thomas Lötscher, Neuheim.

## 753 Mitteilungen

Der Kantonsratspräsident begrüßt speziell Irene Teismann und Sabine Kälin, die mit einer Gruppe von Asylbewerbenden aus Afghanistan, Eritrea, Syrien, Tibet und der Türkei die Sitzung des Kantonsrats besuchen. Die Asylbewerbenden lernen bei Frau Teismann und Frau Kälin Deutsch und machen sich an der heutigen Sitzung ein Bild unseres politischen Systems.

## TRAKTANDUM 3

### Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben

## 754 Traktandum 3.1: Motion von Daniel Stadlin betreffend Tempo 30 auf Kantonsstrassen in Ortszentren vom 13. Juni 2013 (Vorlage 2271.1 - 14389)

**Thiemo Hächler** ist Fussgänger, Radfahrer, Autofahrer und gewerbetreibender Bewohner im schönen Kanton Zug und stellt im Namen der Mehrheit der CVP-Fraktion **Antrag** auf Nichtüberweisung der Motion. Er begründet den Antrag wie folgt: Das eidgenössische Recht regelt das beschriebene Anliegen bereits genügend. Bekanntlich überschreibt Bundesrecht das kantonale Recht. Im Kanton Zug gilt der Grundsatz, auf eine solche Nachdoppelung einer bestehenden Rechtsgrundlage zu verzichten. Wie der Motionär schreibt, gibt es bereits heute in einzelnen Fällen, wenn andere Verkehrsmassnahmen nicht zum Ziele führen, Tempo-30-Begrenzungen auf Kantonsstrassen, was im Bedarfsfall offensichtlich auch durch das Bundesgericht gestützt wird. Es gibt durchaus Verkehrssituationen, die nicht durch andere Massnahmen als durch eine massive Temporeduktion korrigiert werden können. Genau für diese Fälle legt das Strassenverkehrsgesetz des Bundes die Richtlinien bereit. Im Bereich der Tempo-30-Zonen verfügt der Bund über eine abschliessende Bundeskompetenz. Der Bund hat die erforderlichen Rechtgrundlagen erlassen. Folglich

besteht kein Raum für zusätzliche Regelungen auf kantonaler Ebene. Eine weitergehende Aufnahme in die Gesetze des Kantons Zug würde also einer Signalwirkung zur Förderung solcher Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen gleichkommen. Das wollen wir nicht.

Eine Tempo-30-Zone ist nicht nur eine Geschwindigkeitsreduktion, sie erfordert nebst der Signalisation auch wesentliche bauliche Massnahmen. Das Bundesrecht schreibt dazu unter anderem: «Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.» Und weiter kann man nachlesen: «Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.»

Wenn man solche Massnahmen auf den Zuger Kantonsstrassen fördert, dann muss man sich nicht wundern, wenn der Schwerverkehr auf genauso mühsam zu befahrene Quartierstrassen, Schleichwege oder Abkürzungen ausweicht. Und spätestens dann hat man nichts erreicht, sondern einfach ein neues Problem. Der Votant bittet deshalb, den Antrag auf Nichtüberweisung zu unterstützen.

Es ist **Daniel Stadlin** klar, dass sein Anliegen in der Bundesgesetzgebung geregelt ist, doch lässt der Bundesgerichtsentscheid einen gewissen Handlungsspielraum zu, und die Kantone sollten diesen auch nutzen können. Umfragen bestätigen es regelmässig: Sicherheit ist ein wichtiges Bedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner. Mit Tempo 30 im Ortszentrum erhöht sich nachweislich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Es gibt den Slogan «Slow down, take it easy». Langsamer unterwegs und trotzdem schnell am Ziel. Eine Verringerung der Geschwindigkeiten ist nicht – wie oft behauptet – leistungsmindernd. Das gilt insbesondere bei stark belasteten Ortsdurchfahrten. Solche sind kein geschlossenes System, sondern sie bestehen aus Einmündungen, Kreuzungen, Grundstückzufahrten, Parkfeldern am Strassenrand. Die Fahrbahn wird von Fussgängern gequert, und im Verkehrsfluss bewegen sich auch langsame Velofahrer. Dementsprechend oft wird gebremst, beschleunigt, abgebogen, überholt. Es entsteht ein Ziehharmonikaeffekt mit Stauabschnitten und halbleeren Strassen. Für einen dermassen unregelmässigen Verkehrsfluss ist eine niedrige Geschwindigkeit am leistungsfähigsten. Bei Tempo 30 verstetigt sich der Verkehrsfluss: Autofahrerinnen und Autofahrer müssen seltener abbremsen und anhalten.

Die Strasse ist auch ein sozialer Lebensraum. Ein tieferes Tempo des Autoverkehrs hilft, die Lebens- und Wohnqualität der Bevölkerung, aber auch die wirtschaftliche Attraktivität des Orts zu erhöhen. Tempo-30-Zonen bedeuten für den Autoverkehr nicht etwa Stillstand, sondern sie ermöglichen mehr Gestaltungsraum, von dem alle profitieren. Es lässt sich wertvoller Platz gewinnen und die Trennwirkung von Strassen verringern. Dadurch entsteht Raum für kommerzielle und gesellschaftliche Aktivitäten, die Aufenthaltsqualität steigt.

In Luzern hat die CVP vor kurzem eine Motion zu dieser Thematik eingereicht. 31 Kantonsräatinnen und -räte haben sie unterzeichnet. Auch im Kanton Zug sollte die Regierung dieses Anliegen prüfen können. Der Votant bittet deshalb, seine Motion zu überweisen, und dankt für die Unterstützung.

**Jürg Messmer** teilt namens der SVP-Fraktion mit, dass seine Fraktion den Antrag der CVP unterstützt. Sicherheit durch Tempo 30 ist eine gefährliche Sicherheit, und wenn überall Tempo 30 vorgeschrieben ist, hat das nichts mehr mit Sicherheit zu tun.



Der Rat stimmt mit 41 zu 23 Stimmen für die Nichtüberweisung der Motion.

- 755 Traktandum 3.2: **Postulat von Kurt Balmer betreffend Arbeitspensen der ordentlich gewählten Richter vom 14. Mai 2013 (Vorlage 2255.1 - 14353)**
- Überweisung an das Obergericht und das Verwaltungsgericht zu Bericht und Antrag.
- 756 Traktandum 3.3: **Postulat der CVP-Fraktion betreffend mehr Benutzerfreundlichkeit beim Tarif- und Zonensystem des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug vom 21. Mai 2013 (Vorlage 2263.1 - 14371)**
- Überweisung an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag.
- 757 Traktandum 3.4: **Postulat von Daniel Stadlin betreffend Homeoffice für Mitarbeitende der Kantonalen Verwaltung vom 12. Juni 2013 (Vorlage 2270.1 - 14388)**
- Überweisung an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag.
- 758 Traktandum 3.5: **Postulat der SP-Fraktion betreffend mehr Transparenz in der Politikfinanzierung vom 16. Juni 2013 (Vorlage 2272.1 - 14390)**

**Manuel Brandenberg** stellt den **Antrag**, das Postulat nicht zu überweisen. Es ist nicht notwenig, Auskunft darüber zu geben, wer einem in der Politik Geld gibt. Man muss auch sonst nicht Auskunft geben, wer einem Geld gibt, beispielsweise wenn man privat ein Darlehen erhält. Das ist Privatsache, und so soll es auch in der Politik sein. Politische Parteien sind private Vereine. Es gibt keinen Grund, hier irgendwelche Vorschriften zu machen. Hinter dem Postulat steht das ganze Spektrum der sozialistischen Denkstörung, Geld *per se* als etwas Verdächtiges und Staat und Behörden als etwas Gutes zu betrachten. Das ist eine Denkstörung, denn oft sind Staat und Behörden nicht gut, Geld und privat aber etwas sehr Gutes. Man denke nur an die vielen privaten karitativen Werke, die es gibt. Der Votant bittet deshalb, seinem Antrag zuzustimmen.

**Markus Jans** dankt für die interessanten Ausführungen seines Vorredners und den vertieften Einblick in eine Sichtweise, die er schlachtweg nicht versteht. Der Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates zur Politikfinanzierung kommt nicht ganz unerwartet. Aber was spricht gegen Transparenz? Gibt es etwas zu verheimlichen? Die gleichen Parteien, welche sich seit Jahren für das Bankgeheimnis und die Steuerhinterziehung einsetzen, stehen vor einem Scherbenhaufen. Sie mussten ihre Stellung hundertprozentig wechseln, mussten den Sicherheitsgraben aufgeben und daraus heraustreten.

Mit der Annahme des Majorz' ist es für die Bevölkerung noch wichtiger zu wissen, von wem die Kandidatinnen und Kandidaten ihr Geld für den Wahlkampf erhalten, damit klar wird, wessen Diener die Kandidierenden einmal sein werden. In Bern gibt es unzählige Lobbyisten, so dass man sich dort überlegen muss, wie man diese wieder aus dem Bundeshaus herausbringt, damit das Politisieren überhaupt noch möglich ist. Natürlich ist im Kantonsrat diese Situation noch nicht erreicht. Aber glaubt der Rat etwa, diese Lobbyisten hätten gar keinen Einfluss, und man müsse, wenn man von jemandem 50'000 oder 100'000 Franken erhält, später darauf nicht Rücksicht nehmen?

Die linken Parteien haben mit der Transparenz der Politfinanzierung kein Problem, da sie weder von der Wirtschaft noch von privaten Göntern Geld erhalten. Sie bezahlen die Wahlen und Abstimmungskämpfe in der Regel selber. Hat der Rat Angst, dass die Spenden zurückgehen könnten, wenn diese offengelegt werden? Dieser Eigennutz kann nicht als politisches Handeln eines Parlamentes verstanden werden.

Die SP-Fraktion hat bewusst ein Postulat und keine Motion eingereicht. Damit erhält der Regierungsrat für seine Antwort einen grösseren Spielraum. Der Votant kann versichern, dass das Anliegen mit einer Nichtüberweisung nicht vom Tisch ist. Die SP-Fraktion bleibt dran. Der Votant dankt, wenn der Rat sich *jetzt* der Problematik stellt und gemeinsam nach Lösungen sucht, indem er das Postulat überweist.

**Martin Pfister:** Die CVP-Fraktion hat nicht über die Überweisung oder Nichtüberweisung des vorliegenden Postulats abgestimmt. Persönlich würde es der Votant begrüssen, wenn der Regierungsrat einen Bericht zu dieser Frage erstellte, denn die Frage der Parteienfinanzierung ist wichtig. Zumindest die CVP – und das gilt wohl auch für andere Parteien – ist für die seriöse Erfüllung ihrer Aufgaben unterfinanziert.

Im Unterschied zu den linken Parteien, die das immer nur fordern, möchte der Votant hier Transparenz herstellen und offenlegen, wie es sich mit der Parteienfinanzierung in der CVP verhält. Die CVP erhielt im letzten und vorletzten Jahr keine einzige Spende über 3000 Franken. Bei den letzten Wahlen gab es drei Spender mit mehr als 3000 Franken. Zwei davon waren nicht CVP-Mitglieder, sondern Mitglieder einer anderen Partei. Diese Spender würden ihren Beitrag – wenn Transparenz verlangt würde – wahrscheinlich nicht mehr spenden, weil sie ihre eigene Partei nicht desavouieren möchten; und der Votant würde diese Spenden ablehnen, weil er nicht möchte, dass seine Fraktionsmitglieder und die Mitglieder seiner Partei wissen, woher die Spenden kommen. In der CVP wissen nämlich nur der Kassier, der Geschäftsführer, der Fraktionschef und der Parteipräsident, woher die Spenden kommen, und der Votant möchte nicht, dass die drei erwähnten Spenden irgendeinen Einfluss auf das Abstimmungsverhalten der Fraktion hätten.

Bei der letzten Abstimmung – um die Transparenz zu Ende zu führen – erhielt die CVP keine Spende über 1000 Franken; einzig ein Realspender hat wahrscheinlich in Realien einen höheren Beitrag gegeben. Genau dort aber fängt das Problem an: Betrachtet man den Aufwand des Votanten für diese Abstimmung – er erhält von der CVP keine Spesenvergütung und keine Präsidiumsentschädigung –, dann liegt der Beitrag seiner Firma an die Partei wahrscheinlich bei weit über 3000 Franken pro Jahr. Die Frage ist dann allerdings, mit welchem Stundenansatz gerechnet ist. Und wahrscheinlich ist es bei allen Realspenden schwierig zu sagen, ob es sich um einen Parteispender handelt oder nicht.

Der Votant hat nun Transparenz hergestellt, und der Rat kann selber entscheiden, ob es ihm etwas nützen würde, die Namen der erwähnten drei Spender, die wahrscheinlich nicht mehr spenden würden, zu erfahren. Der Votant bezweifelt, dass das einen politischen Einfluss haben würde. Er würde es aber begrüssen, wenn der Regierungsrat einen Bericht zur Parteienfinanzierung vorlegen würde. Es ist ein echtes Problem, und der Rat sollte sich mit dieser Frage auseinandersetzen. Der Ansatz der SP allerdings leistet keinen wirklichen Beitrag zu Transparenz.



Der Rat stimmt mit 41 zu 24 Stimmen für die Nichtüberweisung des Postulats.

**759 Traktandum 3.6: Interpellation der SP-Fraktion betreffend Vollzug der «Lex Koller» im Kanton Zug vom 20. Mai 2013 (Vorlage 2261.1 - 14368)**

→ Überweisung an den Regierungsrat zur Beantwortung.

**760 Traktandum 3.7: Interpellation von Jürg Messmer und Philip C. Brunner betreffend geplante Einführung elektronischer Fussfesseln im Kanton Zug vom 20. Mai 2013 (Vorlage 2262.1 - 14370)**

→ Überweisung an den Regierungsrat zur Beantwortung.

**761 Traktandum 3.8: Interpellation von Gabriela Peita betreffend illegale oder legale langfristige Parkmöglichkeit an der Kantonsstrasse Sihlbruggstrasse Richtung Walterswil, Strassenbezeichnung N8 vom 30. Mai 2013 (Vorlage 2266.1 - 14383)**

→ Überweisung an den Regierungsrat zur Beantwortung.

**Traktandum 3.9: Interpellation von Martin Stuber und Florian Weber betreffend Zuger Interessen oder Gotthardkomitee vom 4. Juni 2013 (Vorlage 2267.1 - 14384)**

Die mündliche Beantwortung dieser Interpellation erfolgte bereits in der Vormittagssitzung (siehe Ziffer 751).

TRAKTANDUM 9 (Fortsetzung, siehe Ziffer 750)

**762 Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (Bahnverkehr, Walchwil).**

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (2228.1/2 - 14272/73), der Raumplanungskommission (2228.3 - 14304), der Kommission für den öffentlichen Verkehr (2228.4 - 14343) und der Kommissionsminderheit (2228.5 - 14344).

Der **Vorsitzende** hält fest, dass neben dem Antrag des Regierungsrats vorliegen:

- Antrag der Raumplanungskommission auf Eintreten und Zustimmung mit einer Änderung;
- Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr (KöV) auf Eintreten und Zustimmung mit den Änderungen der Kommission;
- Anträge der Minderheit der Kommission für den öffentlichen Verkehr:
  1. Die Regierung gibt unverzüglich eine von den SBB unabhängige Expertise zur Variante Gleis 1/Murpfli in Auftrag, welche folgende Punkte abklärt:
    - a. Betriebliche Tauglichkeit für die Anforderungen des Fern- und Regionalverkehrs;
    - b. Mögliches Angebot (Halbstundentakt S2 Zug–Arth-Goldau);
    - c. Genaue Baukostenschätzung;
    - d. Dauer der notwendigen Streckensperrung.
  2. Aussetzung der Vorlage bis:
    - a. die KöV Einsicht in das Vorprojekt hatte;

- b. die Studie zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug Mitgliedern der KöV zur Verfügung gestellt wurde;
  - c. zum Vorliegen der unabhängigen Expertise unter Punkt 1.
3. Eventualantrag, falls Antrag 2 abgelehnt wird: Die Studie zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug wird den Mitgliedern der KöV zur Verfügung gestellt.

Die am 18. Mai 2013 eingereichte Aufsichtsbeschwerde gegen den Regierungsrat (vgl. Ziffer 730) hat parlamentsrechtlich keinen Einfluss auf die Traktandierung und Behandlung der Vorlage. Die vom Beschwerdeführer gestellten Anträge auf Ablehnung der Richtplanänderung bzw. Sistierung des Geschäfts sowie auf Einholen einer Expertise sind Begehren, die auch Kantonsratsmitglieder stellen dürfen. Solche Anträge liegen denn auch vor bzw. werden aller Voraussicht nach gestellt. Der Vorsitzende schlägt daher vor, das Geschäft grundsätzlich wie geplant zu beraten. Dieser Kantonratsbeschluss ist nicht allgemein-, sondern behördenverbindlich. Es gibt daher nur *eine* Lesung.

## EINTRETENSDEBATTE

**Barbara Strub**, Präsidentin der Raumplanungskommission: In der Sache Doppelspurinsel Walchwil, welche seit dreieinhalb Jahren als Zwischenergebnis im Richtplan ist, soll heute nun entschieden werden. Wie alle wissen, wurde dieser Antrag vor einem Jahr von der Regierung kurz vor seiner definitiven Behandlung zurückgezogen. Inzwischen wurden seitens der SBB, der Volkswirtschaftsdirektion, der Regierung und der Gemeinde Walchwil in enger Zusammenarbeit weitere, intensive Abklärungen und Informationsveranstaltungen durchgeführt.

Die Doppelspurinsel in Walchwil, welche von den SBB ausgebaut werden wird, dient in erster Linie den zukünftigen Entwicklungen des Schienenverkehrs. Sie wird vor allem nötig, weil:

- der Fernverkehr Zürich–Tessin–Mailand ab 2017 im Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit geführt werden soll;
- gleichzeitig eine Kreuzungsmöglichkeit zwischen dem Fernverkehr und der Stadtbahn Zug nicht beeinträchtigt werden soll;
- die Lage der Kreuzungsstelle sich aus betrieblichen Rahmenbedingungen zwischen Arth und Zug ergibt;
- die Länge der Doppelspurinsel flexible Kreuzungen ermöglicht.

Das komplexe Verkehrssystem auf dem Schienennetz fordert von den Behörden und allen Interessenten und Betroffenen eine gute Zusammenarbeit. Lediglich lokales Denken hat hier keinen Platz.

Zu den Varianten der Doppelspurinsel in Walchwil: Ein Tunnelportal mitten im Ortskern würde einen grossen Eingriff ins Ortsbild bedeuten. Bei der späteren Durchfahrt von Zügen entstehen starke Immissionen wie Erschütterungen und Lärm. Die Walchwiler, d. h. die Gemeindevertreter, die Dorfbewohner, die Pendlerinnen und Pendler, die Ortsbildschützer und alle, die eine hohe Wohnqualität bewahren wollen, bevorzugen daher von den drei untersuchten Varianten die offene Doppelspurinsel, wie von der Regierung beantragt. Mit dieser Lösung werden zudem die Verbindungen mit der Stadtbahn für die Walchwiler besser. Die Haltestelle Hörndl wird in beiden Richtungen angefahren werden können.

Die vorgesehene Sperrung der Bahnstrecke für vermutlich eineinhalb Jahre hat nicht nur mit der Doppelspurinsel, sondern vielmehr mit einer Totalsanierung der Strecke Zug–Arth–Goldau zu tun. Diese umfassende Sanierung der Gesamtstrecke ist nötig und muss von den SBB ohnehin angepackt werden. Sie kann mit einer

Totalsperrung effizient durchgeführt werden. Ohne Sperrung würde diese Sanierung bis zu sechs Jahre in Anspruch nehmen. Nachtarbeit, Lärm, grosse Unannehmlichkeiten etc. und eine jahrelange Baustelle möchte die Gemeinde Walchwil verständlicherweise nicht.

Die Strecke Walchwil–Zug wird jedoch während dieser Sanierung und dem Bau der Doppelspurinsel für die Pendlerinnen und Pendler nicht gesperrt, vielmehr wird der ÖV vorübergehend von der Schiene auf die Strasse verlegt. Für gute Verbindungen anstelle der S-Bahn wird gesorgt werden. Die Fernverkehrszüge werden während der Bauzeit über das Westufer des Zugersees umgeleitet. Dies scheint sowohl für die SBB wie auch für den Kanton Zug resp. für Rotkreuz die beste Lösung zu sein, da die Termine mit der Eröffnung des NEAT-Tunnels zusammenpassen.

Die Angst, dass in naher Zukunft der Güterverkehr über die Strecke am Ostufer des Zugersees geführt werden könnte, haben sowohl die SBB wie auch das Bundesamt für Verkehr bis zum Jahr 2050 ausgeschlossen. Um im Richtplan dieses Anliegen zu fixieren, soll neu der Zusatz unter Kapitel V 7.6 zum Bahngüterverkehr wie folgt aufgenommen werden: «Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt–Rotkreuz–Gotthard geführt wird.» Die Votantin bittet, diesem Antrag der Raumplanungskommission zuzustimmen.

Das Unbehagen, die Strecke Zug–Arth-Goldau würde mit den Jahren zu einer durchgehenden Doppelspurstrecke ausgebaut, konnte ausgeräumt werden. Die langfristige Verkehrsführung der NEAT Zugersee, welche zweispurig sein wird, steht mit dem Bau der Doppelspurinsel in Walchwil in keinem Zusammenhang, da die Zeithorizonte unterschiedlich sind. Um abzusichern, dass die heutige oberirdische Linienführung über Walchwil zukünftig nicht als zweispuriger NEAT-Zubringer ausgebaut werden wird, beantragt die Raumplanungskommission einstimmig im Kapitel V.4.5. einen neuen Text und eine neue Karte. Der Text und die neue Karte sind auf Seite 2 des Berichts und Antrags der Raumplanungskommission zu sehen. Wie man dort auch sieht, erlaubt diese neu definierte Zone keinen Ausbau der bisherigen Strecke.

Ein zweispuriger NEAT-Zubringer soll, sofern er auf der Ostseite des Zugersees realisiert werden würde, unterirdisch gebaut werden. Nach wie vor ist jedoch vom Bund noch nicht entschieden worden, auf welcher Seite des Zugersees der NEAT-Zubringer einst durch unseren Kanton geführt werden wird. Wir reden da von einem Zeithorizont von fünfzig Jahren.

Zu den Kosten: Wie im Bericht und Antrag der Regierung zu lesen ist, ist dieses Vorhaben im ZEB geregelt und vom eidgenössischen Parlament bereits beschlossen. Es entstehen für den Kanton Zug bei dieser Lösung keine Kosten. Die Raumplanungskommission hat diese Festsetzung im Richtplan schwerpunktmaßig aus raumplanerischer Sicht betrachtet, hinterfragt und beraten. Dabei wurden auch die Interessen sowohl der SBB und als auch der Gemeinde Walchwil in die Meinungsbildung miteinbezogen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass aus der Sicht der Raumplanungskommission die Doppelspurinsel Walchwil vom Zwischenergebnis in die Festsetzung übertragen werden kann, weil sie aus unserer Sicht am richtigen Ort liegt. Diese Festsetzung inklusiv die neuen Beschlüsse hat die Raumplanungskommission einstimmig mit 14 zu 0 Stimmen beschlossen.

**Daniel Eichenberger**, Präsident der Kommission für den öffentlichen Verkehr (KöV): Dass sich auch die KöV zusätzlich zur Raumplanungskommission mit dem Thema dieser Richtplananpassung befasst hat, geht auf einen entsprechenden Antrag von Martin Stuber zurück, den dieser an der Kantonsratssitzung vom 29. März 2012 stellte und der mit 34 zu 29 Stimmen gutgeheissen wurde. In der Kommission prä-

sentierte Martin Stuber dann umgehend eine Alternativvariante zum Projekt der SBB, die eine Ausweichstelle im Gebiet Murpfli anstatt beim Bahnhof Walchwil vorschlägt. Unter Einbezug der zuständigen kantonalen Behörden wie des Amtes für den öffentlichen Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion, des Kantonsplaners aus der Baudirektion sowie Vertretern der SBB analysierte die KöV die Vor- und Nachteile der Varianten.

Es wurde schon ausgeführt, dass durch den Rückzug der Vorlage durch die Regierung ein einjähriger Unterbruch in der Behandlung dieses Geschäfts entstand. In dieser Zeit führte die SBB zwei Informationsveranstaltungen durch: Im Herbst 2012 waren die Mitglieder der KöV und der Raumplanungskommission nach Luzern eingeladen, um dort die Situation der Bahnlinie am Ostufer des Zugersees unter anderem anhand von Simulationen besser verstehen zu können. Am vergangenen 17. Juni wurde das Vorprojekt «Zugersee Ost», welches die Streckensanierung inklusive Bau der Doppelspurinsel in Walchwil beinhaltet, näher und detailliert vorgestellt. Die SBB hielt insbesondere aus Gründen der Sicherstellung der Fahrplanstabilität stets an der ursprünglichen Variante mit der Doppelspurinsel in Walchwil fest und lehnt eine Verschiebung ins Gebiet Murpfli ab. Die KöV führte am 11. April 2013 nochmals eine Halbtagesitzung zu dieser Richtplananpassung durch, wobei noch einmal die Argumente der Murpfli-Befürworter angehört wurden. Diese beantragten, dass sich die Kommission eine Studie aus dem Jahr 2012 zu einem dritten Gleis Zug–Baar bzw. zur zweiten Teilerweiterung der Stadtbahn Zug aushändigen lassen und deren Inhalt auch in die Diskussion einbeziehen solle.

Die Mehrheit der KöV war jedoch der Auffassung, dass aufgrund der bestehenden ausführlichen Vorlage, der Präsentation der von der SBB erstellten Fahrplansimulation und der zusätzlichen Erläuterungen durch die Volkswirtschaftsdirektion und die SBB kein Bedarf besteht, Einsicht in weitere Studien zu nehmen oder neue, zusätzliche Studien in Auftrag zu geben. Der Antrag wurde deshalb mit 8 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Ein nachfolgender Eventualantrag, eine Zusammenfassung der beiden Studien zum dritten Gleis Baar–Zug und zur Verschiebung des Bahnhofs Zug zu verlangen, wurde mit 8 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen ebenfalls abgelehnt. Es war nicht Ziel und Zweck der Übung, dass die KöV weite Teile der Zuger Eisenbahninfrastruktur plötzlich in Frage stellt und neu plant, um die Alternative Murpfli besser erscheinen zu lassen oder zu legitimieren. Wichtig für die Mehrheit der Kommission war auch, dass die Gemeinden Walchwil und Zug grundsätzlich ihre Zustimmung zum vorgesehenen neuen Richtplaneintrag mit einer Doppelspurinsel gegeben haben.

Betreffend Leistungssteigerung der Achse Zug–Arth–Goldau wurde vom Vertreter der SBB erläutert, dass die Kapazität für die Züge auf dieser Linie nach dem Ausbau von heute etwa 110 auf rund 130 Züge pro Tag erhöht werden könnte – nicht auf ein Mehrfaches, wie teilweise befürchtet wird.

Die Richtplananpassung, wie sie heute vorliegt, d. h. mit einer Doppelspurinsel in Walchwil, steht im Einklang mit einer Gesamtkonzeption für den öffentlichen Schienenverkehr im Kanton Zug, welche auch vom Kantonsrat in seinen bisherigen Entscheidungen getragen wurde. Zu dieser Gesamtkonzeption gehört auch ein Zeitplan, dessen Einhaltung heute mit der Zustimmung zur Richtplananpassung unterstützt werden kann. Weitere Expertisen und Beratungen würden lediglich Zeit und Geld kosten und das Projekt unnötig verzögern. Weder Anwohnerinnen und Anwohner noch die Kunden des öffentlichen Verkehrs würden verstehen, wenn man die dringend notwendige und unbestrittene Totalsanierung dieser Strecke nicht nutzt, um einen Ausbau zur Verbesserung der Stabilität und der Kapazität herbeizuführen. An der zweiten Informationsveranstaltung der SBB wurde das Vorprojekt vorgestellt und plausibel erklärt, warum in diesem Streckenbereich eine

serielle, d. h. an einem Ende beginnende und Stück für Stück fortschreitende Sanierung mit Totalsperrung nötig ist und nicht gleichzeitig an mehreren Stellen entlang der ganzen Strecke gearbeitet werden kann. Das wurde insbesondere damit erklärt, dass die Topografie und die Zufahrtsmöglichkeiten für die Baufahrzeuge problematisch ist und die Kantonsstrasse Zug–Arth durch den Baustellenverkehr massiv belastet würde. Auch die relativ lange Dauer der Sperrung von ungefähr eineinhalb Jahren konnte anhand der grossen Anzahl Tunnels, Brücken und anderer Ingenieurbauten, die allesamt saniert werden müssen, erklärt werden.

Der Votant bittet deshalb im Namen der KöV, die Anträge der Minderheit auf weitere Expertisen und Sistierung abzulehnen und der vorliegenden Richtplananpassung mit den Änderungsvorschlägen der Kommissionen zuzustimmen. An der Schlussabstimmung stimmt die KöV der Vorlage 2228.2 mit 11 zu 3 Stimmen ohne Enthaltung zu. Die KöV empfiehlt, das Postulat der Kantonsräte Philip C. Brunner, Martin Stuber und Zari Dzaferi betreffend Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug (Vorlage 2221.1) für nichterheblich zu erklären.

**Martin Stuber** spricht für die Minderheit der KöV. Er ist schon das elfte Jahr Mitglied der KöV und kann sich nicht erinnern, so intensive Diskussionen wie zum Thema Doppelspur Walchwil erlebt und auch geführt zu haben. Schon mehr als einmal wurde er von seiner Frau gefragt, warum er sich das antue und warum er so viel Zeit und Energie in diese Doppelspurfrage stecke – Originalzitat der Ehefrau: «Wenn die SBB unbedingt ihre Schutz wott verbrätle, denn laa si doch.» Und beim Auseinandergehen der KöV nach der letzten Sitzung ist der Vertreter der SBB, Markus Geyer, immerhin Stellvertreter des Chefs Division Infrastruktur, auf den Votanten zugekommen und hat gefragt, was diesen antreibe. Er hat dies respektvoll gefragt; Respekt haben wir bei den SBB inzwischen immerhin gewonnen.

Die Antwort des Votanten ist immer die gleiche: In der Schweiz sind heute Projekte für den Ausbau und die Verbesserung der Bahninfrastruktur von über 40 Milliarden Franken in der Pipeline. Das Geld für diese Investition haben wir nicht. In Bern hat das Parlament letzte Woche für den ersten Ausbauschritt 6,4 Milliarden Franken beschlossen, um Projekte bis ins Jahr 2025 zu finanzieren. Aber schon die Finanzierung des zweiten Ausbauschritts hängt in der Luft. Gleichzeitig ist die Bahnrechnung stark defizitär, vor allem wegen der Schuldzinsen, aber nicht nur deswegen: Es gibt auch ein betriebliches Defizit. Und Investitionen haben immer Folgekosten. Bei der Bahn sind das steigende Betriebskosten. Das beschäftigt den Votanten schon längere Zeit – und zunehmend, denn das Problem wird immer dringlicher. Wenn die Investitionen nicht höhere Erträge generieren, welche die durch die Investition verursachten Betriebskosten decken können – und dazu gehört auch die Amortisation der Investition –, dann steigen die Defizite im Öffentlichen Verkehr. Das ist nicht nachhaltig. Wer für den ÖV ist, sorgt sich um das optimale Kosten-Nutzen-Verhältnis für jede Investition in die Bahninfrastruktur. Jeder Franken muss optimal investiert werden. Das sagt der Votant als überzeugter Grüner und überzeugter Verfechter des Öffentlichen Verkehrs. Herr Geyer von der SBB hat die Begründung des Votanten zur Kenntnis genommen und nicht widersprochen.

Alle hier im Saal sind Steuerzahler und Steuerzahlerinnen und bezahlen auch Bundessteuer. Es stimmt: Das Geld für die Doppelspur in Walchwil ist schon gesprochen. Das ist wohl mit ein Grund, dass sich die SBB kaum bewegt hat in dieser Frage. Aber den Bürgerinnen und Bürgern kann doch nicht egal sein, was mit den Bundessteuern gemacht wird. Das ist die Triebfeder des Votanten. Und zur Deklaration der persönlichen Interessen: Der Votant ist Mitglied der Genossenschaft «Righüsli» und oft auf der Rigi-Scheidegg. Er ärgert sich immer über die schlechten Anschlüsse Richtung Zug, wenn er von der Rigi kommt. Alle anderen Destina-

tionen haben schlanke Anschlüsse, nicht aber Zug. Mit dem vorgeschlagenen durchgehenden Halbstundentakt müsste in Arth-Goldau nicht mehr über eine halbe Stunde gewartet werden. Eines der schönsten Bahnhofbüffets in der Schweiz gibt es auch nicht mehr – im Bahnhof Arth-Goldau zu warten, ist nicht sehr lustig.

Der Minderheitsbericht wurde vom Sprechenden und von Philip C. Brunner, Thomas Werner und Zari Dzaferi unterschrieben – schön ausgewogen, nur die Mitte fehlt leider. Der Votant konzentriert die Ausführungen auf vier Punkte; zu den Anträgen der Kommissionsminderheit spricht er in der Detailberatung.

- Zur zweijährigen Sperrung: Mit den bisherigen Anstrengungen und konstruktiver Opposition wurde nun doch einiges erreicht. Das fragwürdige Vorhaben der SBB, die Sache kurz und sec und ohne grosse Rücksicht auf die Betroffenen durchzuziehen, konnte verhindert werden. Was erreicht wurde – das streitet der Volkswirtschaftsdirektor zwar ab, aber vor einem Jahr war die Vorlage in diesem Rat wahrscheinlich auf der Kippe, bevor sie zurückgezogen wurde –, ist eine um ein halbes Jahr kürzere Sperrung. Der vom Kommissionspräsidenten erwähnte Infoanlass der SBB am 17. Juni 2013 ging auf einen Antrag in der KöV zurück, sich das Vorprojekt vorstellen zu lassen, und dabei wurde auch mitgeteilt, dass die Strecke nur anderthalb statt zwei Jahre gesperrt werde. Zweitens stehen jetzt auch mehr Informationen zu Verfügung, auch unerfreuliche. Man stelle sich vor, der Rat hätte diese Vorlage vor einem Jahr verabschiedet, und ein Monate später wäre ausgekommen, dass der S2-Verkehr in Walchwil schon 2014 massiv eingeschränkt wird. Das hätte bei einigen zu ziemlich langen Gesichtern geführt. Diese Information haben wir nur, weil das Geschäft zurückgezogen wurde. Im Weiteren wurden in Rotkreuz Optimierungen gemacht mit den längeren provisorischen Perrons. Das Argument, dass man in Rotkreuz nicht mehr ein- und aussteigen könne, wenn die Züge während zwei Jahren die Spitzkehre machen, ist damit vom Tisch. Das ist gut so, denn davon profitieren die Rotkreuzer ein wenig. Und schliesslich ist die Sperre in der Schweiz zu einem Thema geworden. In Zürich und Schwyz hat es Vorstösse gegeben, im Ständerat gibt es die leider noch nicht beantwortete Interpellation Eder. Es wurde also etwas erreicht. Was aber immer noch feststeht – und das ist wirklich eines der beiden grossen Probleme –, ist die immer noch anderthalbjährige Sperrung der Bahnstrecke mit allen damit verbundenen Folgen. Und was auch immer noch feststeht: Diese Streckensperrung findet genau am Tag der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels statt. Das ist am 17. Juni von der SBB bestätigt worden: An dem Tag, an dem der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, wird der Zulauf für anderthalb Jahre gesperrt. Ob das halbe Jahr, das gewonnen wurde, mit einem unterjährigen Fahrplanwechsel weitergegeben wird, konnte die Leiterin SBB Netzentwicklung, Daria Martinoni, am Infoanlass am 17. Juni nicht sagen. Die Sperre wird in der regierungsrätlichen Vorlage und auch im Kommissionsbericht *vernütigt*. Da hat sich leider nichts bewegt, weder beim Regierungsrat noch bei den SBB. Wir aber haben uns bewegt. Wir sehen heute ein, dass es für einen optimalen und auch kostengünstigen Ablauf der Streckensanierung eine Vollsperrung braucht. Philip C. Brunner und der Sprechende waren am 3. April beim BAV – der Sektionschef Grossprojekte, Rudolf Sperlich, und der zuständige Beamte haben sich anderthalb Stunden Zeit genommen. Dabei kristallisierte sich unter anderem heraus, dass die Variante, die Streckensanierung und den nötigen Doppelspurausbau getrennt zu betrachten, gar nie untersucht worden ist. Wie auch? Die 1,7 km Doppelspur nördlich des Bahnhofs Walchwil in schwierigstem geologischem Gelände zu bauen, das ist der Treiber für die Sperre, das lässt sich wirklich nur unter Sperrung bauen. Eine Alternative dazu wurde aber gar nie in Betracht gezogen. Und als eine Variante auftauchte, die zum grössten Teil im laufenden Betrieb gebaut werden kann, brauchte es enormen politischen Druck, bis sie von der SBB

überhaupt nur schon halbwegs ernsthaft angeschaut wurde. Eine zeitoptimierte Streckensanierung könnte vom BAV beauftragt werden; das hat auch der SBB-Vertreter in der Kommission bestätigt. Und deshalb wollten wir auch Einsicht in das Vorprojekt. Daraus wird ersichtlich, wie viel Spielraum bezüglich Bauzeit drinliegt. Am Infoanlass der SBB vom 17. Juni 2013 wurde das Vorprojekt nun vorgestellt, mit anschliessender Diskussion. Der Sprechende stellte die Frage gleich zu Beginn: Wie lange muss gesperrt werden, wenn nur die Streckensanierung gemacht wird? Die Variante Murpfli kann im Gegensatz zur Doppelstrasse Walchwil im laufenden Betrieb gebaut werden. Die Antwort der SBB: ein Jahr. Die Aussage, auf die wir seit anderthalb Jahren gewartet haben – hier war sie endlich. Die SBB hat sich ja immer geweigert, die beiden Projekte getrennt anzuschauen. Der Druck der Opposition, vielleicht auch aus dem BAV und sicher durch die Interpellation Eder hat gewirkt. Aber da ist noch Luft drin. Anschlussfrage: Wurde gerechnet, wie lange die Sperre dauert, wenn im unbewohnten Gebiet im Dreischichtbetrieb gearbeitet wird? Antwort der SBB: nein. Die lange gehegte Vermutung, dass bei einer Konzentration auf die Streckensanierung und bei entsprechend frühzeitigem Auftrag die SBB sehr wohl in der Lage wären, die Arbeiten für die Streckensanierung mit einem Effort in ein halbes Jahr zu drücken, verdichtet sich zu einer wahrscheinlichen Annahme. Aber auch schon die Reduktion auf ein Jahr wäre ein grosser Gewinn. Und lange Streckenabschnitte südlich von Walchwil führen durch weitgehend unbewohntes Gebiet. Dort kann im Dreischichtbetrieb zügig gearbeitet werden.

- Zur Variante Gleis 1/Murpfli: KöV-Präsident Daniel Eichenberger hat nicht erwähnt, wieso es zum Anlass in Luzern gekommen ist. Eine Delegation war Anfang Juli letzten Jahres beim Chef Division Infrastruktur, Philippe Gauderon, und dieser hat nach anderthalbstündiger intensiver Diskussion zugesagt, dass er die Variante Gleis 1/Murpfli simulieren lassen. Es wurde Stillschweigen in der Öffentlichkeit verabredet, weil die Diskussion damals unschöne Formen angenommen hatte; diese Abmachung wurde von beiden Seiten eingehalten. Dann hat die SBB den erwähnten Anlass veranstaltet und die Resultate gezeigt. Leider aber hat die SBB – dies wegen eines angeblichen Abkreuzungskonflikts – unseren Fahrplan nicht simuliert, sondern einen anderen, der natürlich nachteiliger war als die offizielle Version. Aber gemäss Vorlage – und das ist indirekt ein Resultat dieser Abklärung der SBB – ist die Doppelstrasse Murpfli baulich machbar, sie funktioniert und ist deutlich kostengünstiger als die Doppelstrasse in Walchwil. 50 oder 40 Millionen statt 90 Millionen Franken – das ist Geld. Der Ausbau des Gleis 1 steht im Richtplan und soll bis 2015 festgesetzt werden. Weshalb also nicht den Bau etwas vorziehen und so dem angeblichen Abkreuzungskonflikt der S2 mit der S24 aus dem Weg gehen? Und ob sich dieser Abkreuzungskonflikt tatsächlich nicht betrieblich lösen liesse, wäre Gegenstand der unabhängigen Expertise.

Der Charme der Murpfli-Variante ist, dass sie sich weitgehend im laufenden Betrieb bauen lässt, nur sehr wenige Leute vom Baulärm betroffen sind und es einen sehr guten Zugang von der Artherstrasse her gibt. Und wegen der besseren Fahrplanlage steht in Goldau genügend Wendezzeit zur Verfügung, und es ist ohne Zusatzkompositionen ein durchgehender Halbstundentakt bis Arth-Goldau möglich. Bei der offiziellen Variante bleibt die S2 jede Stunde in Walchwil stehen, wartet und kehrt dann um. In unserer Variante fährt sie bis Arth-Goldau, weil sie genügend Wendezzeit hat. Weshalb die offizielle Variante mehr Fahrplanstabilität bringen soll, ist schleierhaft. Bei unserer Variante erhält die S2 vier Minuten mehr Fahrzeit, also vier Minuten mehr Spielraum.

Der Antrag, die beiden vorliegenden Varianten durch eine von den SBB unabhängige Expertise prüfen zu lassen, liegt angesichts des Sachverhalts auf der Hand.

- Zur Zukunft der S2 wird der Votant später etwas sagen.
  - Zur Finanzierung – einem ziemlich *dicken Hund* in der offiziellen Vorlage: In der regierungsrätlichen Vorlage wird behauptet, dass die Finanzierung der Variante Gleis 1/Murpfli durch den Bund unsicher, ja unwahrscheinlich sei. Das ist eine befreundliche Schutzbehauptung. Der Auslöser ist bei beiden Projekten der Ausbau des Fernverkehrs, und sowohl die Vorlage des Regierungsrats wie auch der Kommissionsbericht spielen hier falsch. In der Vorlage steht auf Seite 17: «Für die Umsetzung des Angebotskonzepts ZEB hat das Parlament auf Antrag von SBB und BAV im ZEB-Gesetz vom 1. September 2009 den Bau einer Doppelspur Walchwil festgelegt.» Erstens ist die Doppelspur Murpfli zu 100 Prozent kompatibel zum ZEB-Gesetz und somit vom Bund zu finanzieren. Und zweitens trifft die oben zitierte Aussage in der Vorlage 2228.1 gar nicht zu. Im ZEB Gesetz von 2009 steht nämlich *nichts* von einer Doppelspur Walchwil. Der Votant zitiert § 4 des ZEB-Gesetzes: «Zug-Arth-Goldau: Leistungssteigerung Knoten Arth-Goldau und Kapazitätsausbau.» Wie dieser Kapazitätsausbau bewerkstelligt wir, steht im ZEB-Gesetz nicht. Im Kommissionsbericht wiederum steht zu diesem Thema: «Bezüglich Finanzierung führte die SBB noch einmal klar aus, dass alle von ihr vorgeschlagenen und vom Regierungsrat für gut befundenen Bahnprojekte im Rahmen der Zufahrtsstrecken der NEAT im Raum Zug durch den Bund finanziert werden und keine finanzielle Beteiligung des Kantons zu erwarten ist.» Das ist schlicht erfunden. Der Votant kann sich an keine solche Aussage erinnern, und sie ist im ausführlichen 19-seitigen Kommissionsprotokoll auch nirgends enthalten. Im Gegenteil: Es war auffällig, dass sich Herr Geyer von der SBB in der KöV zur Finanzierung nicht geäußert hat. Der Votant fragt deshalb den KöV-Präsidenten, wie er dazu kommt, eine solche Aussage in den Bericht zu schreiben. Geäußert hat sich Herr Geyer in der KöV aber zum Thema: Was passiert, wenn der Kanton Zug das SBB-Projekt nicht will? Diese Frage muss sich der Rat ja stellen, wenn er die Richtplanänderung ablehnt. Singgemäß hat Markus Geyer ausgeführt, dass die SBB den Auftrag hat, die Kapazität auf der Strecke Zug–Arth-Goldau zu steigern. Man hat dem BAV einen Vorschlag gemacht, und das BAV hat der SBB den Auftrag für die Doppelpurinsel Walchwil erteilt. Falls das anders sein sollte, müsste man erneut ans BAV gelangen, und das BAV müsste dann wieder neu entscheiden. Und genau das Gleiche hat auch das BAV gesagt. Das BAV kann den Auftrag nämlich ändern. Die beiden Herren vom BAV haben aber auch gesagt – das möchte der Votant fairerweise nicht verschweigen –, dass es dazu sehr gute Gründe brauche. Eine unabhängige Expertise würde diese Gründe ziemlich sicher liefern.
- Die Kommissionsminderheit der KöV unterstützt Eintreten, weil auch sie der Überzeugung ist, dass der durchgehende Halbstundentakt zwischen Zürich und Tessin sinnvoll ist; schliesslich soll das teuerste Loch in der Schweiz nicht nur für Güter-, sondern auch für Personenverkehr genutzt werden. Sie ist auch der Meinung, dass dieser Ausbau nicht auf Kosten der S2 gehen darf. Aber sie favorisiert eine ihrer Ansicht nach bessere Lösung.

**Markus Jans:** Eine bald unendliche Geschichte soll heute ihren Abschluss finden. Auch die SP-Fraktion hat sich in früheren Stellungnahmen für eine Tunnellösung der Umfahrung von Walchwil ausgesprochen. Die Zuger Regierung, der Gemeinderat Walchwil, die SBB, die Raumplanungskommission und die Kommission für den öffentlichen Verkehr sprechen sich aber für eine offene Linienführung aus. Als direkt Betroffener und Interessenvertreter der Bevölkerung von Walchwil muss zumindest der Gemeinderat wissen, was er seiner Bevölkerung zumutet. In Sachen Doppelpurinsel ist bereits alles gesagt und geschrieben worden. Die SP-Fraktion

ist der Meinung, dass die Fakten auf dem Tisch liegen und heute darüber befunden werden kann. Sie wird ebenfalls zustimmen.

Die zweijährige Sperrung ist ein weiterer Streitpunkt. Es ist allen klar, dass die Strecke zwischen Zug und Walchwil saniert werden muss. Nur über das Wie und Wie lange herrscht keine Einigkeit. Der Druck aus dem Kantonsrat und der Komitees hat erreicht, dass sich die SBB ernsthafte Gedanken macht, ob überhaupt und dann wie lange die Strecke gesperrt werden muss. Die führte bekanntlich zur Verkürzung der Sperrung auf anderthalb Jahre und zu Kostenreduktion. Die SP-Fraktion unterstützt aber eine Vollsperrung und das aus zwei Gründen:

- Ohne Sperrung müsste vor allem in der Nacht gearbeitet werden. Das würde heissen, dass die Anwohnerinnen und Anwohner mit starken Lärmelästigungen über mehrere Jahre zu rechnen hätten. Das will die SP nicht, denn einen ruhigen Schlaf schätzen wohl alle.
- Arbeiten in der Nacht ist der Gesundheit und dem Familienleben ebenso abträglich wie Lärm. Die Arbeitnehmenden und die Familien haben darunter zu leiden. Die SP bevorzugt daher auch aus gewerkschaftlichen Gründen die Tagarbeit.

Die Gegner der Doppelspurinsel fahren für Ihre Kampagne mit starkem Gepolter auf. Bei genauem Hinschauen stehen auch handfeste Einzelinteressen dahinter. Es ist das gute Recht eines jeden, sich für oder gegen eine Sache einzusetzen. Die Erwartung aber, dass jemand eine lebenslange Garantie oder ein ebenso langes Versprechen für die eine oder andere Variante abgibt, ist etwas lebensfremd. Jeder und jede im Rat weiss zur Genüge, dass sich Meinungen ändern können und Gesetze oft schneller angepasst werden, als einem lieb ist.

Die SP-Fraktion stimmt dem Antrag des Regierungsrats in der Fassung der Raumplanungskommission zu.

**Daniel Eichenberger** teilt mit, dass die SVP-Fraktion für Eintreten ist.

**Adrian Andermatt:** Die FDP-Fraktion hat das vorliegende Geschäft intensiv diskutiert und sich dabei von ihren Mitgliedern der Raumplanungskommission wie auch der KöV über die Details der Vorlage informieren lassen. Insbesondere hat sie auch die Variante Murpfli/Gleis 1 genauer unter die Lupe genommen. Bezüglich der genannten Variante hat sie auch zur Kenntnis genommen, dass die in erster Linie betroffene Gemeinde Walchwil, handelnd durch ihren Gemeinderat, hinter der regierungsrätlichen Vorlage steht und somit die Doppelspurinsel Walchwil unterstützt. Die FDP-Fraktion hat einstimmig Eintreten beschlossen und wird der Vorlage in der Version der Raumplanungskommission zustimmen. Sie unterstützt somit die offene Linienführung mittels einer Doppelspurinsel mit einer Länge von rund 1,7 km im Raum Walchwil und die entsprechende Festsetzung im Richtplan.

Das Postulat der Kantonsräte Brunner, Stuber und Dzaferi betreffend Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug lehnt die FDP-Fraktion ab. Weiter lehnt sie die Anträge in Sachen Offenlegung gewisser Studien ab, Letzteres einzig und alleine deshalb, weil dies keinen Zusatznutzen bringt. Die Fakten liegen auf dem Tisch; es liegt am Kantonsrat, nun im Interesse des Nah- und Fernverkehrs einen raschen Entscheid herbeizuführen.

**Martin Pfister** trägt das Votum von Georg Helfenstein vor, der – wahrscheinlich weil es regnet – als Dachdeckermeister im Moment andere Prioritäten setzt.

Die CVP des Kantons Zug hat an der Fraktionssitzung eingehend über dieses Thema beraten und ist zu folgendem Schluss gekommen: Die NEAT braucht eine rasche Verbindung, und die Teilstrecke Walchwil ist ein Puzzleteil in der gesamten NEAT-Strategie. Aus diesem Grund ist die Doppelspurinsel Walchwil notwendig.

Dass die SBB die Planung und Realisierung dieser Strecke nicht zeitgleich auf die Eröffnung des NEAT-Basistunnels schafft, ist ein anderes Thema, aber es ist nun mal so und kann nicht geändert werden. Die CVP unterstützt die von der Regierung gestellten Anträge im Wissen darum, dass sich gleich zwei Kommissionen eingehend mit dieser Thematik auseinander gesetzt haben und ziemlich eindeutige Resultate vorlegten.

Im September letzten Jahres hat die SBB in Luzern interessierte Kantonsräte zu einer Informationssitzung eingeladen. Dabei wurden die Schwierigkeiten der Fahrplanstabilität aufgezeigt. Es gibt für die CVP keinen Grund, das nicht zu glauben, zumal ja die SBB in der Schweiz wahrscheinlich das sicher grösste Fachwissen in dieser Beziehung aufweist.

Die von der Regierung unterstützte Variante ist keine Beeinträchtigung für die Stadtbahn Zug. Es fehlt im Moment an einer Kreuzungsmöglichkeit auf dieser Strecke, und die Länge und Lage des Bahntrasses ergeben sich aus dem Fahrplankonzept. Gerade die Länge der Doppelspur erlaubt eine flexible Handhabung, und der Halbstundentakt nach Walchwil und Goldau ist nach wie vor möglich. Es stellt sich jedoch die Frage, wie gross das Interesse in Goldau an diesem Halbstundentakt wirklich ist. Die Kantone Uri und Schwyz sind an einer raschen Verbindung nach Zug und Zürich interessiert.

Gemäss Bericht des Regierungsrats wurden drei Varianten geprüft, wobei sich die offene Linienführung als die beste Lösung herausgestellt hat. Und ganz wichtig: Die Doppelspurinsel Walchwil wird vom Bund finanziert, was bei einer Variante Murpfli, so wie es die Gegner wollen, wohl kaum der Fall wäre. Auch die CVP moniert die zweijährige Totalsperre der Bahnstrecke, aber die Vorteile überwiegen am Schluss doch:

- Das bestehende Trassee kann restauriert werden, was auch notwendig ist.
- Die Bauarbeiten für die Ausbaustrecke Doppelspur können intensiver und ungestörter vorangetrieben werden.
- Die Sicherheit der Ausführungsarbeiten ist besser gewährleistet.
- Die Bauzeit reduziert sich massiv gegenüber einem Ausbau mit Sanierung unter Fahrbetrieb.

Die CVP vertritt den Standpunkt, dass seit dem Bericht des Regierungsrats kaum neue Fakten dazugekommen sind. Der Regierungsrat und die SBB haben die Fragen zufriedenstellend beantwortet und die nötigen Informationen geliefert. Als Milizpolitiker müssen wir uns auf die Fachleute verlassen können. Wir brauchen keine Zeitverzögerung in dieser Frage, sondern eine vorwärts gerichtete Strategie. Kurz zusammengefasst:

- Ausbau im Bahnhof Zug von Gleis 1 bringt kaum einen Mehrwert. Im Gegenteil: Es wird für die Passagiere umständlicher.
- Die Sperrung der Strecke ist für die Sanierung derselben optimaler, die Arbeitssicherheit um vieles höher.
- Die Variante Murpfli bringt keine Fahrplanstabilität.

Die CVP-Fraktion unterstützt daher grossmehrheitlich die Anträge der Regierung und der beiden Kommissionen.

**Daniel Stadlin:** Die Zusatzabklärungen haben offensichtlich keine neuen Fakten und Argumente gegen den Doppelspurausbau Walchwil hervorgebracht. Die Ausgangslage ist dieselbe wie 2012. Die Ausweichstelle Murpfli ist primär auf den Regionalverkehr ausgerichtet und passt schlecht ins nationale und internationale Bahnverkehrskonzept. Eine entsprechende Studie der SBB zeigt auf, dass eine andere zeitliche Führung der Strecke entlang des Zugersees zu Problemen im Knoten Zürich führen könnte. Denn hier geht es ja nicht nur um eine Regionallinie, sondern

um den übergeordneten nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr. Für unseren Kanton ist es von zentraler Bedeutung, dass der Bahnhof Zug weiterhin im Konzept der SBB als international angebundener NEAT-Knotenpunkt verbleibt. Dies darf keinesfalls diffusen Partikularinteressen geopfert werden. Da der Richtplan nur die raumrelevanten Grundzüge festlegt, ist zudem der angepasste Richtplaneintrag noch keine Zustimmung zur vorliegenden Projektversion der SBB, sondern ein Be-kenntnis zur Notwendigkeit einer Lösung. Die SBB hat sicher kein Interesse, dabei das Falsche zu tun. Sie ist weder dumm noch arglistig, wie die Gegner der Doppel-spur Walchwil gerne monieren. Ein Ablehnen der Richtplananpassung wäre somit kaum zielführend. Es fragt sich was damit bewirkt werden kann, wenn die Planungs-hoheit bei der SBB liegt und somit die oberste Entscheidungsinstanz nicht der Kanton Zug, sondern der Bund ist. Die Doppelpurinsel Walchwil ist, zusammen mit dem Ausbau der Strecke Zug–Arth-Goldau für Doppelstockzüge, Teil der be-schlossenen und finanzierten zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB und vom Bund an die SBB zur Realisierung in Auftrag gegeben worden. In An-be-tracht der Tatsache, dass eine Richtplananpassung mit ihren Verfahrensschritten von der öffentlichen Auflage über den Kantonsrat bis hin zur Festsetzung schätzungs-weise ein bis zwei Jahre in Anspruch nimmt, ist es nicht sinnvoll, auf der politischen Ebene den dringend notwendigen Ausbau der Strecke am östlichen Seeufer zu blockieren. Es kann sicher nicht im Sinne des Kantons Zug sein, wenn die Leistungs-fähigkeit der Nord-Süd-Achse für den Personenverkehr bei Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels nicht gegeben sein wird.

Noch kurz zur Streckensperre. Bekanntlich hat die SBB die Einwände der Bevölke-rung ernst genommen und den Projektlauf zeitlich gestrafft. Die nun vorgesehene achtzehnmonatige Sperre erachtet die GLP für ein solch anspruchsvolles Infra-strukturprojekt, als akzeptabel.

Die GLP ist für Eintreten und wird der Vorlage in der Fassung der Raumplanungs-kommission zustimmen.

**Franz Hürlimann** ist in dieser Angelegenheit nicht so blauäugig wie seine Vor-redner. Der riesige Aufwand für den Bau einer Doppelpurinsel Walchwil dient letztendlich nur dazu, die Reisezeit um etwa eine Minute zu verkürzen. Darum kommt der Votant zur Erkenntnis: Für die Richtplanänderung zugunsten einer Doppelpurinsel in Walchwil sind die ganze Debatte und der damit verbundene Aufwand absolut unnötig. Er gibt dem Projekt den simplen Titel: Grosse Kosten, kleiner Nutzen.

Eine Doppelpurinsel in Walchwil suggeriert die Gewährleistung des Halbstunden-takts, was in Tat und Wahrheit in keiner Weise zutrifft. Ein anderer Nutzen ist für die nächsten Dezennien nicht auszumachen. Denn für die NEAT braucht es die Doppelpurinsel nicht, wie die Vertreter von der SBB selber aussagen.

Eine Gilde von selbsternannten Spezialisten erstellt ein Projekt nach eigenem Gut-dücken. Eine unabhängige Stelle wäre womöglich zu einer differenzierteren An-sicht gekommen. Aber selbsternannte Fachleute, die selbstgemachtes Recht aus-üben, haben eben niemandem Rechenschaft abzulegen. Für sie ist es auch ganz normal, eine Bahnstrecke zwischen Zug und Arth-Goldau für zwei Jahre zu sperren. Wie schon gehört, hat der öffentliche Druck in dieser Beziehung bereits Wirkung gezeigt, wenn auch nicht zur vollen Zufriedenheit. Wenigstens dürfen wir jetzt mit anderthalb Jahren Bauzeit rechnen.

Mit Schaufel und Pickel begann man vor 120 Jahren mit dem Bau der Bahnlinie Zug–Arth-Goldau. Schwierigstes Gelände musste durchquert, ein Dutzend Tunnels und ebenso viele Viadukte gebaut werden, und nach gut zwei Jahren war die Bahnlinie eröffnet. Das kann man in den Geschichtsbüchern nachlesen. Und heute

braucht man mit modernsten Maschinen immer noch mehr als die Hälfte der Zeit für die Sanierung. Da läuft doch etwas aus den Verhältnissen!

Die Vertreter der SBB lassen wohl freundlich mit sich reden und machen im Gegenzug selbstherrlich einfach, was sie wollen. Ob der Richtplan nun geändert wird oder nicht: Bei Verhandlungen mit Privateigentümern hat sich die SBB diesbezüglich bereits so geäussert: «Die können machen, was sie wollen. Wenn wir bereit sind, fahren unsere Maschinen auf.» So wie mit uns, so läuft es bei den SBB auch betriebsintern. Sprechen Sie einmal mit SBB-Angestellten, egal in welcher Position, über Betriebsklima, Motivation etc. Sie werden Erstaunliches hören. Oder kennen Sie jemanden, der bei der SBB arbeitete, bis er 65-jährig wurde?

Der Wirrwarr von Aussagen und Gegenaussagen, von Behauptungen und Widerreden im Vorfeld zu dieser Debatte ist beispiellos und muss den Rat nachdenklich stimmen. Warum verpflichtet sich die Regierung so vehement der SBB, die Sachverhalte vorenthält und die Wahrheit verschweigt? Will der Rat, dass die Strecke nach weiteren zehn Jahren wegen des angekündigten Doppelspurausbau im Jahr 2030 wieder für Jahre gesperrt wird? «Ein Schildbürgerstreich erster Güte», um einen Leserbrief zu zitieren. Da hilft es auch nichts, wenn der Volkswirtschaftsdirektor behauptet: «Die wissen, wie man plant und baut und betreibt.» Der Votant zitiert dazu aus der aktuellen schweizerischen Eisenbahnrechnung, erschienen am 10. April dieses Jahres: «Die Eisenbahnunternehmen verbuchten im Jahr 2011 einen Ertragsüberschuss von 376 Millionen Franken. Der Gesamtertrag (inkl. Subventionen) betrug 10,39 Milliarden Franken, während der Aufwand 10,02 Milliarden Franken ausmachte. Ohne die Subventionen betragen die Einnahmen allerdings nur 7,04 Milliarden Franken, während die Ausgaben unter Berücksichtigung des Zinsaufwands der kumulierten Defizite seit 1990 und der Spezialfinanzierungen 17,23 Milliarden Franken ausmachen.» Dies ergibt dann einen tatsächlichen Verlust von sage und schreibe 10,19 Milliarden Franken, was einem schmalen Kosten-deckungsgrad von gerade mal 40,9 Prozent entspricht. *Momoll*, Herr Volkswirtschaftsdirektor, die wissen, wie man plant und baut und betreibt. Betreiben sollte hier – meint der Votant – der Gläubiger, und das sind die Steuerzahler.

Bis heute ist uns die SBB den effektiven Bedürfnisnachweis über das Projekt schuldig geblieben. Aber eben, in Sachen Schulden kennt man sich ja bei der SBB aus. Auf einer solchen Basis sieht der Votant absolut keinen Grund, dieser Richtplanänderung zuzustimmen. Auf solche Händel lässt er sich nicht ein. Wie ihm das Geschäft vorkommt, erklärt er mit dem Gleichnis vom Verhältnis zwischen Mensch und Hund: Einer trägt dem anderen im Plastiksäckli die feuchte Kacke hinterher – und nun sage man, wer der Chef ist.

Der Votant stellt abschliessend den **Antrag**, nicht auf die Vorlage einzutreten.

**Hanni Schriber-Neiger** erachtet als Mitglied der Raumplanungskommission die Richtplanänderung für die Freihaltung des Geländes «Doppelspurinsel Walchwil» für notwendig. Diese ermöglicht die Umsetzung des mittelfristigen Fahrplankonzepts mit integralem, d. h. regelmässigem Halbstundentakt im Regionalverkehr von Baar-Lindenpark bis Walchwil. Damit neben dem prioritären Fernverkehr auch immer ein gesicherter Halbstundentakt des Regionalverkehrs bis mindestens Walchwil machbar ist, sieht die Votantin den Ausbau Doppelspurinsel in Walchwil am richtigen Ort. Sie gibt dieser Variante den Vorzug, da mit diesem Lösungsvorschlag ein stabiler Fahrplan garantiert wird. Ein stabiler Fahrplan ermöglicht eine Transportkette, auf die sich die Reisenden verlassen können, auch mit kleinen Verspätungen.

Für die betroffenen Pendlerinnen und Pendler erachtet die Votantin eine eineinhalbjährige Streckensperrung als zumutbar. Lieber einen fixen Ersatzfahrplan über

die ganze Sanierungszeit mit etwas längerer Reisezeit als ein mehrmals wechselndes Angebot. Welche Bauweise für die Sanierung schlussendlich gewählt wird, bestimmt die SBB, auch mit Einbezug der betroffenen Kantone.

Als Rischerin/Rotkreuzerin ist der Votantin auch Folgendes wichtig: Die Voraussetzungen für eine akzeptable Streckensperrung werden in Rotkreuz geschaffen. Der Fernverkehr Zürich–Tessin wird via Rotkreuz geführt. Während der Zughalte in Rotkreuz werden die Bahnkunden offiziell ein- und aussteigen können. Auch gab es eine Zusage von der SBB für eine notwendige Perronverlängerung, da in Rotkreuz genügend Platz vorhanden ist. Die Votantin wird also dem Antrag der Regierung und Kommission zur Richtplanänderung zustimmen

**Florian Weber:** Der Kantonsrat hat am 31. August 2010 den Regierungsrat beauftragt, sich für eine Tunnellösung bei der SBB einzusetzen. Nun, einige Jahre später, will dieser mit Bericht und Antrag den Zonenplan anpassen und verlangt vom Kantonsrat eine Anpassung des Richtplans für einen offenen Doppelspurausbau in Walchwil. Die Vorlage ist etwas fraglich, wenn eine Studie vorliegt, die als Gegenvariante zu einem offenen Ausbau zwei Tunnelvarianten, die in der Mitte des Dorfes enden, aufzeigt. Auch etwas fraglich stimmt den Votanten die Bewertung resp. Gewichtung in der Studie:

- Ist die Akzeptanz bei der Bevölkerung tatsächlich so hoch? Es scheint, dass die Studie die Wertung für einen offenen Ausbau gar etwas hoch ansetzt.
- Umwelttechnisch lässt sich die offene Variante anscheinend gleich gut ins Bild integrieren wie die Tunnelvarianten. Wenn der Tunnel in der Mitte des Dorfs endet, dann kann man das vielleicht noch unterschreiben.
- Sicher ist, dass der Panoramaweg der Walchwiler Bevölkerung nicht so wichtig ist, dass man auf eine richtige Tunnelvariante verzichten würde.
- Wenn man schon von Varianten spricht, dann sollte man auch eine richtige Tunnelvariante bringen und nicht zwei Stummelvarianten.
- Im technischen Bericht der Variantenstudie wird explizit auf den Vorteil hingewiesen, dass der Doppelspurausbau auch dazu genutzt werden kann, die Strecke Zug–Arth–Goldau doppelspurig auszubauen.
- Die Ansätze die von Emch+Berger WSB AG für die Aufwendungen des Tunnelbaus verwendet wurden, wurden von einem diplomierten Ingenieur ETH und Verkehrsplaner, der sich mit Bahnfragen auseinandersetzt, auf die Hälfte geschätzt.

Zum Kommissionsvorschlag betreffend NEAT-Zubringer in den Berg: Der Votant wagt zu bezweifeln, dass der NEAT-Zubringer je in den Berg verlegt wird, wenn die Hälfte der Strecke schon ausgebaut wurde und mit einem ungefähr 2 Kilometer langen doppelspurigen Tunnel südlich von Oberwil, der in den gewünschten offenen, doppelspurigen Ausbau mündet, schon praktisch die ganze Arbeit getan ist.

Der Votant wird den Antrag von Franz Hürlimann unterstützen und für Nichteintreten stimmen. Für den Fall, dass der Rat auf das Geschäft eintritt, stellt er den **Antrag**, das Geschäft an den Regierungsrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, eine unabhängige Studie für einen Tunnel durchzuführen, der nördlich ausserhalb von Walchwil beginnt und südlich nach St. Adrian endet. Damit wird die Grundlage geschaffen, auch wirklich über Varianten zu befinden. Zu glauben, dass im Nachhinein ein Tunnel gebaut werden kann, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Der Entscheid soll jedoch auch anhand von richtigen Varianten gefällt werden. Der Rat verbaut sich mit einem solchen Entscheid nichts, muss sich aber in der Zukunft keine Vorwürfe machen, einen Entscheid gefällt zu haben, den er bereuen muss und den er auf unvollständigen Grundlagen gefällt hat. Es geht heute nicht um einen Entscheid für oder gegen ein Konkordat oder eine Busspur. Es geht um einen Entscheid für sämtliche zukünftige Generationen.

**Philip C. Brunner** dankt vor allem seinen Vorrednern Hürlimann und Weber für ihre Ausführungen. Er befasst sich seit bald zweieinhalb Jahren mit diesem Thema, hat sehr viel gelernt – auch dass vieles, was hier am Rednerpult vorgetragen wurde, leider nicht stimmt –, und je länger er sich mit dem Thema befasst, desto mehr hat er die Illusionen verloren. Es spielt eigentlich gar keine Rolle, was der Rat heute entscheidet. Der Rat ist in einer ähnlichen Situation wie das eidgenössische Parlament bei der Lex USA.

Wie bereits zu verstehen war, vertritt die SVP-Fraktion grossmehrheitlich eine andere Meinung als der Votant. Er respektiert das, bittet aber, in demokratischer und republikanischer Tradition auch seine abweichende Meinung zu respektieren. Als vom Volk gewählter Vertreter, welcher geschworen hat, das Beste und nur das Beste für Zug und seine Bürger zu tun, appelliert er an die Toleranz und politische Hygiene, sich ein paar weiterführende Gedanken machen zu können.

De quoi s'agit-il? Es wird hier eine Phantom-Diskussion geführt. Es wurde gesagt, das Projekt Murpfli sei aus verschiedenen Gründen abzulehnen. Es gibt aber gar kein Projekt Murpfli. Das Murpfli ist eine Idee, ein Vorschlag. Es geht um 100'000 Franken, die der Kantonsrat heute beschliessen könnte, um das mal abzuklären. Mitte Mai hat unser traditionsbewusster Regierungsrat die stolze Summe von einer halben Million Schweizerfranken für einen 700-Jahr-Anlass aus dem Sport-Toto-Fonds bewilligt – der Votant spricht von der Morgartenfeier 2015. Da springt das Herz des SVP-Kantonsrats, des Freundes des Morgartenschiessens, und hoffentlich ist er nicht der einzige im Saal, der sich freut. Gut gemacht, sehr geehrte Dame und Herren Regierungsräte, wirklich sehr grosszügig. Aber für eine Studie, die kaum 100'000 Franken kosten würde, haben wir offenbar kein Geld – kein Geld dafür, dass seriös diskutiert werden könnte und nicht eine Phantomdiskussion geführt werden müsste.

Ja, Murpfli ist nicht Morgarten. Da ging es um die Freiheit der frisch gegründeten Eidgenossenschaft, um die erste militärische Bewährungsprobe, um Mut gegen die Habsburger, um Aufopferung gegen den bösen Feind aus dem feindlichen östlichen Reich Österreich-Habsburg. Da ging es um Selbstbestimmung, Unabhängigkeit, keine fremden Richter, Kaiser oder Könige zu akzeptieren ...

*(Der Vorsitzende ermahnt den Redner, zum Geschäft und nicht über die Schlacht am Morgarten zu sprechen.)*

Es geht auch hier um Selbstbehauptung und Unabhängigkeit. Die Präsidentin der Raumplanungskommission hat gesagt, eine lokalen Betrachtungsweise sei hier fehl am Platz. Hier wird offenbar über nationale Verkehrspolitik diskutiert. Dafür aber ist der Votant nicht gewählt worden. Er ist gewählt worden, um im Kanton Zug das Beste für das Volk zu tun. Die Österreicher von heute heissen doch Schweizerische Bundesbahnen. *(Der Rat lacht.)* Die SBB sind der Staat im Staat. In den Büros in Bern, wo Millionen aus AHV, NFA usw. hingeschickt werden, sitzen sie in ihren Büros, lächeln über diesen Zuger Ministaat, dieses aufmüpfige, bürgerliche Kantönl – die sollen doch zahlen und nochmals zahlen, damit wir weitermachen können mit unseren Projekten zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Im Durchgangskantönl wollen ein paar Ewiggestrige eine eigene Meinung zur europäischen Verkehrsarchitektur, zur Verbindung von Norden und Süden, einbringen – lachhaft!

Natürlich hat man das Möglichste gemacht. Die Herren Regierungsrate haben in ihren Reihen, wie man gesehen hat, zum Rechten geschaut – zum Rechten und zum Linken. Diese Opponenten sind ja unglaublich aufmüpfig und frech. Jeder kennt das Sprichwort, das hier zwar nicht wörtlich, aber im Geist zitiert wurde: «Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul.» Wir, die SBB, haben einen Auftrag, einen parlamentarischen Auftrag sogar, geben 190 Millionen Franken ein, um dort das 21. Verkehrsjahrhundert einzuläuten oder – wie der Baudirektor meint – um

*Tschutschu* mit dem S2-Bähnchen zu fahren. Und die sind noch dagegen, verstehen gar nichts. Das ist ja fast so wie damals, als die ersten Autos herumfuhren und nicht alle gleich Feuer und Flamme waren, unglaublich.

Die Vorredner haben einige technische Details zu diesem Geschäft gesagt. Der Votant wiederholt das nicht. Er hat eine alternative, eine bürgerlich-konservative Position: Diese Staatsbahn nimmt keine Rücksichten, weder auf ihre eigenen Kunden noch auf die Landschaft oder Natur und schon gar nicht auf die Menschen, die hier wohnen. Für 17 Milliarden Franken hat man den Gotthard-Basistunnel gebaut – das finanzielle Desaster ist heute schon absehbar –, und aus Gründen des nationalen Konsenses wurde noch ein zweites Jahrhunderbauwerk ins Wallis gestellt, der Lötschberg-Basistunnel. Und jetzt überlegt man sich, wie man das Problem der Zufahrten lösen will. Tolle Planung aus Bern, tolle politische Salamitaktik. Der Votant ruft den Rat auf, nein zu sagen und damit ein Zeichen gegen dieses Diktat der SBB zu setzen. Leider sind die Gesetze so, dass man das Zuger Parlament zum Vollzug gar nicht braucht. Das werden der Volkswirtschaftsdirektor und der Baudirektor bestätigen müssen. Der Beschluss, den der Rat heute fällt, hat *de facto* eine reine Alibifunktion. Der gigantischste aller Staatsbetriebe, welche dieses Land je gesehen hat, die SBB, macht, was er will. Er hat keinen Respekt vor der Geschichte und vor dem Eid, den die Ratsmitglieder hier abgelegt haben. Hier geht es nicht um ein lästiges Konkordat, das man künden kann, auch nicht um eine Pensionskassenregelung, die man abändern kann. Hier wird ein gigantisches Bauwerk erstellt, das in ein paar Jahrzehnten, wenn nicht sogar in hundert Jahren noch immer dasteht.

Vor fünfzig Jahren: Bern-Grauholz, Das ist dort, wo die Berner Truppen 1798 im Freiheitskampf gegen Frankreich jämmerlich versagt haben, weil die alte eidgenössische Politik sie verraten hat. Dort hat damals das verkehrsgeile Publikum mehrreihig gejubelt am Rand der N1, heute A1, als die ersten Autos stinkend vorbeifuhren. In der Zwischenzeit hat sich der *Mainstream* geändert. Es ist es schwierig geworden mit dem motorisierten Individualverkehr, so schwierig, dass der Zuger Baudirektor mittlerweile jeden Schmetterling umgedreht, damit er einen Quadratmeter Strasse bauen darf. Martin Stuber und seine grünen Freunde liefern um jeden Quadratmeter Strasse fundamentale Kämpfe. Der Wind hat gedreht. Heute ist es der motorisierte Privatverkehr, der geschlossene Türen hat; man müsste sie öffnen. Beim ÖV aber schaut man nicht hin. Da geht es genauso, wie es die Obrigkeit in Bern will. Es wird in ein paar Jahren wichtig sein, dass dieses Parlament diese Diskussion nachlesen kann. Der Votant weiss, dass er vielleicht nicht der Populärste ist nach diesem Votum; es ist aber sehr wichtig, dass man an die Dimensionen des heutigen Entscheids denkt. Es ist wahnsinnig, wie der ÖV ohne Rücksicht auf die Bevölkerung einem Mobilitätswahn der Bahnen huldigt. Wahnsinnig ist nicht der Votant, sondern jene, die unter diesen Vorzeichen einer solchen Vorlage zustimmt. Der Votant ruft den Rat auf, unangepasst zu sein und Widerstand zu leisten.

**Martin Stuber** möchte mit seinem Vorredner gelegentlich über Morgarten diskutieren, ist jetzt aber dem Rat noch Auskunft über die Haltung der AGF schuldig. Die AGF ist für Eintreten, weil sie beide Anliegen des Ausbaus – Halbstundentakt im Fernverkehr ohne Einschränkung der S2 – unterstützt. Sie ist aber grossmehrheitlich der Meinung, dass auch eine anderthalbjährige Sperrung immer noch zu lang ist. Man muss einen Weg suchen, um die Sperrung so kurz wie möglich zu halten. Auch muss die Alternative zum offiziellen Doppelspurprojekt geprüft werden; die AGF unterstützt deshalb grossmehrheitlich die Forderung nach einer unabhängigen Expertise.

Markus Jans hat die Zustimmung der SP-Fraktion unter anderem mit der Position des Gemeinderats Walchwil begründet. Immerhin zwei von drei Kantonsräten aus

Walchwil aber sind dagegen. Weshalb der Gemeinderat Walchwil die offizielle Variante, welche der Bevölkerung anderthalb Jahre lang massivste Bauimmissionen entlang der 1,7 Kilometer langen Neubaustrecke zumutet, als Nonplusultra hinstellt, ist ein Rätsel. Vielleicht hat es damit zu tun, dass der Gemeindepräsident von Walchwil in einer recht grossen Metallbaufirma in Baar als Verwaltungspräsident amtet – vielleicht gehört ihm die Firma auch –, welche direkt oder indirekt ansehnliche Geschäfte mit der SBB tätigt.

Von allen Fraktionen ausser der AGF ist sehr viel Vertrauen zur SBB geäussert worden. Die Opponenten sagen aber, dass es eine unabhängige Expertise braucht. Die Walchwiler Opposition hat recht, wenn sie bemängelt, dass erstens der technische Bericht bezüglich der Varianten Tunnel oder offene Linienführung von der SBB, also von einer Partei, in Auftrag gegeben wurde; beauftragt wurde das Büro Emch+Berger WSB AG. Am Infoanlass am 17. Juni war ein leichtes Knistern im Saal spürbar, als der Votant den SBB-Vertreter fragte, wer die externen Planungsaufträge für den Doppelspurausbau und die Streckensanierung erhalte. Man kann es sich denken: Es ist Emch+Berger WSB AG, also *justament* jenes Büro, welches die Variantenstudie zur Frage Tunnel oder offene Doppelstrasse verfasst hat. Der SBB-Sprecher betonte, dass der Auftrag in einem normalen Ausschreibungsverfahren vergeben wurde. Das ist sicher so gewesen, aber der Umstand wirft ein Schlaglicht auf ein wirkliches Problem in der Schweiz: Die SBB ist mit grossen Abstand der grösste Besteller von solchen Dienstleistungen, und jede Firma, welche Aufträge der SBB möchte oder darauf angewiesen ist, wird sich sehr gut überlegen, wie sie sich mit der SBB stellt. Aus diesem Grund ist eine unabhängige Expertise wirklich nötig; wahrscheinlich muss man dafür sogar ins Ausland gehen, wo es aber vermutlich eher noch günstiger sein wird als in der Schweiz.

Es war ein guter Schachzug der SBB, das man jetzt in Rotkreuz ein- und aussteigen kann. Hanni Schriber-Neiger hat aber die Auswirkungen der Sperrung auf die S1 nicht erwähnt. Die Verspätungen im Nord-Süd-Verkehr, die es gibt und in den nächsten Jahren weiterhin geben wird, werden die S1 zwischen Rotkreuz und Baar unmittelbar tangieren. Und dann wird der Umstand zum Tragen kommen, dass der Fernverkehr in der Schweiz Priorität hat. Es wird also zu Verspätungen der S1 zwischen Rotkreuz und Baar kommen; es wird Fälle geben, wo die S1 in Zug statt in Baar wenden wird; das steht heute schon fest. Der Votant glaubt nicht, dass das ein Vorteil ist für die Rotkreuzer.

Baudirektor **Heinz Tännler** will zehn Punkte vortragen:

1. Die zentrale Frage: Was ist eigentlich das Wesentliche bei diesem Geschäft? Die zum Teil turbulente Vorgeschichte dieses Geschäftes lässt den Baudirektor düster ahnen, dass teilweise vergessen wird, worüber eigentlich gesprochen wird. Manchmal fühlt und fühlte sich der Baudirektor bei den Zuger Diskussionen in operative Arbeitsgruppen der SBB versetzt, in denen über Fahrplankonzepte im Detail, über Betriebspläne und über ein Bauprojekt im Einzelnen gesprochen und beraten wird. Das mag für die einen richtig sein, ist aber falsch.
2. Die zentrale Antwort: Wir sind in einem Raumplanungsgeschäft. Konzentrieren wir uns also auf den Kern des Geschäfts. Wir sind auf der Stufe des kantonalen Richtplans, und dieser ist lediglich behördenverbindlich; die einzelnen Grundeigentümer haben immer noch das Recht, Einsprachen zu machen und sich zu wehren. Und was ist ein kantonaler Richtplan in seiner Substanz? Er ist nichts anderes als eine räumliche Freihaltung des Bodens für bestimmte Zwecke, die nach einer Abwägung der unterschiedlichen Interessen vorzunehmen ist. Wir haben hier Raumplanung zu betreiben, nicht Eisenbahnbau.

3. Wozu dient dieses Geschäft? Dieses Raumplanungsgeschäft dient zur Umsetzung von – demokratisch zustande gekommenem – Eisenbahnrecht. Der Kanton ist in dieser Frage ein juristisch untergeordnetes, kleines Rädchen in einem grossen Uhrwerk. Dieses Uhrwerk heisst internationale Eisenbahnverbindungen, heisst Bund und heisst nationale, seit mehr als hundert Jahre bestehende Eisenbahngesellschaft SBB. Hier geht es um § 18 des übergeordneten, eidgenössischen Eisenbahngesetzes. Dieses hält in Abs. 1 klipp und klar fest: «Eisenbahnanlagen dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden.» Somit: Bundesrecht. In Abs. 2 wird festgehalten: «Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr.» Somit: Zuständigkeit der Bundesbehörden. Und in Abs. 4 wird es ganz entscheidend: «Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt.» Somit: Das kantonale Raumplanungsrecht hat den Rechtscharakter eines kantonalen Antrags an den Bund im Rahmen eines nationalen Projekts. Kurz und bündig: Bund und SBB haben einen kleinen Spielraum, um unsere kantonalen Anliegen und Interessen zu berücksichtigen. Diesen Spielraum haben sie in unserem Interesse und entgegenkommend bei weitem erfüllt.

4. Entgegenkommender Bund und konziliante SBB: Bund und besonders die SBB haben aufgrund des hartnäckigen Nachfragens und Nachhakens Studien in Auftrag gegeben, sind mit uns mehrfach zusammengesessen, haben geduldig alle Fragen beantwortet und haben immer grosses Verständnis für unsere Anliegen gezeigt. Dies ist keine Selbstverständlichkeit. Die SBB hätten aufgrund ihrer starken juristischen Stellung einfach das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr einleiten können. Unsere raumplanerischen Anträge, soweit sie von den SBB abweichen, hätte das Bundesamt für Verkehr in der Plangenehmigungsverfügung, also in der Baubewilligung, abschmettern können. Wir hätten dann diese Verfügung in einem langwierigen Verfahren und mutmasslich erfolglos auf dem Rechtsmittelweg anfechten können. All das hat die SBB nicht gemacht, sie war konziliant und hat auf die Interessen des Kantons Rücksicht genommen.

5. Es geht um nationale und internationale Interessen. Wir haben es mit einem Projekt mit einer nationalen, sogar internationalen Dimension zu tun. Es geht in der Substanz um die Inbetriebnahme der NEAT-Strecke auf der Nord-Süd-Achse mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sowie um das nationale Angebot betreffend zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur. In diesem nationalen und internationalen Zusammenhang sind Massnahmen zur Leistungssteigerung auf der stark ausgelasteten Strecke Zug–Arth–Goldau erforderlich. Damit dies – zudem – ohne Einschränkung für unseren Regionalverkehr möglich ist, wird bei Walchwil dieses zweite Gleis gebaut. Dass der Kanton Zug ein kleiner *Player* in diesem «grossen ferrovialem Welttheater» sind, ist offensichtlich und muss akzeptiert werden. Räumen wir uns die Rolle ein, die uns gebührt. Und diese Rolle haben wir alle nicht so schlecht gespielt. Wir haben ein Resultat, das gerade auch die Interessen betreffend Zuger Stadtbahn wahrt.

6. Was soll nun gebaut werden? Ein externes Büro untersuchte im Auftrag der SBB und des Kantons verschiedene Lösungsmöglichkeiten für die Doppelspurinsel. Am 28. Juni 2012 hat der Regierungsrat die Vorlage kurzfristig aus dem Kantonsrat zurückgezogen, und zwar aus verhandlungstaktischen Gründen. Daraufhin wurden nochmals Zusatzabklärungen gemacht, und am 7. September 2012 hat die SBB die umfangreichen betrieblichen und baulichen Abklärungen dem Bundesamt für Verkehr sowie den Vertretern des Kantons Zug präsentiert. Das Bundesamt als kritisches Aufsichtsorgan über die SBB hat sich detailliert ins Bild setzen lassen. Die Bundesvertreter kamen klar zum Schluss, dass das Projekt so umzusetzen ist, wie

es vorgesehen war. Das übereinstimmende Ergebnis dieser vielen Abklärungen leuchtet aufgrund des gesunden Menschenverstandes ohne weiteres ein: Ein zweites Gleis in offener Linienführung im Bereich des bestehenden Bahntrassees auf einer Länge von knapp 2 Kilometern ist das Beste. Diese Variante – verglichen mit Tunnelvarianten – ist offensichtlich billiger, rascher zu realisieren, benötigt weniger Land Dritter, ist landschaftsschonender und am richtigen Ort. Mit dieser Variante erhalten alle alles, nämlich die SBB die Massnahmen zur Leistungssteigerung, auch im Hinblick auf die NEAT, und der Kanton Zug den Halbstundentakt der Stadtbahn S2 mit regelmässigem Halt an der Haltestelle Walchwil Hörndl. Es ist eine *Win-win-Situation*.

7. Andere Varianten und Fragestellungen stehen jetzt und hier nicht zur Debatte:

- Ausbau Gleis 1 Süd: Dieses Projekt ist nach überzeugenden Ausführungen der SBB und des BAV überflüssig.
- Spange Rotkreuz: Diese bringt weder der SBB noch dem Kanton Zug Vorteile.
- Langfristige Linienführung am Zugersee: Ein rein theoretischer Ausbau des NEAT-Zubringers am Zugersee ist zeitlich – sofern überhaupt – noch so weit entfernt, dass wir uns im Dunstkreis nicht mehr erfassbarer Zukunft befinden.
- Güterverkehr: Der Regierungsrat lehnt eine Führung von Güterzügen quer durch den Kanton Zug ab und hat diese Haltung konsequent vertreten. Eine solche Führung von Güterzügen entlang des Ostufers des Zugersees ist denn auch in keiner Planung der SBB oder des Bundes vorhanden. So etwas ist aus Sicht des Baudirektors heute Utopie.

8. Die jüngste Information durch die SBB vor wenigen Tagen mit folgenden frohen Botschaften:

- Das Projekt wird günstiger.
- Die Sperre dauert weniger lang.
- Abschliessende Abklärungen zeigen, dass nur der Ausbau Walchwil eine optimale Einbindung der Doppelspur und Abstimmung auf das nationale Entwicklungsprogramm gewährleistet.
- Die Streckensperre ist auch durch die Sanierungsarbeiten auf der Strecke mit ihren zahlreichen Kunstbauten bedingt und kommt in jedem Fall, auch wenn die Doppelspur nicht realisiert würde.

9. Der Regierungsrat beantragt, auf die Vorlage einzutreten und ihr im Sinne der Raumplanungskommission zuzustimmen.

10. Der Baudirektor dankt für die Aufmerksamkeit.

Volkswirtschaftsdirektor **Matthias Michel** äussert sich zu fünf Punkten, dies um dem allfälligen Vorwurf zuvorzukommen, es werde etwas widerspruchslos zur Kenntnis genommen oder gar gutgeheissen, wenn man nichts dazu sagt.

1. Zur Frage, ob die Umfahrung auch eineinhalb und nicht zwei Jahre daure, hat sich der Volkswirtschaftsdirektor von der SBB versichern lassen, dass die Dauer von eineinhalb Jahren innerhalb der SBB abgestimmt ist und eingehalten werden kann. Aufgrund der Ergebnisse des Vorprojekts hat sich die SBB entschieden, den Fahrplan unterjährig so anzupassen, dass nach eineinhalb Jahren die neu gebaute Strecke Zug–Arth–Goldau wieder befahren werden kann. Ein solcher unterjähriger Fahrplanwechsel funktioniert, und die SBB haben entsprechende Erfahrungen damit. Man kann also davon ausgehen, dass die Umfahrung über Rotkreuz so lange dauert wie die Streckensperrung.

2. Man ist in der Diskussion auf derart viele Schauplätze ausgewichen, dass das Grundsätzliche etwas aus dem Blickfeld geraten ist. Dass Alternativideen wie Murpfli eingebbracht wurden, ist grundsätzlich gut. Wenn man dann aber erkennt, dass diese Variante Neu- und Ausbauten im Bahnhof Zug braucht und weitere

Nachteile hat, dann muss man sich von dieser Idee wieder verabschieden können. Die heutige Debatte und viele Leserbriefe haben gezeigt, dass der Hauptgrund, weshalb man die Doppelspurinsel Walchwil nicht will, die Dauer der Streckensperrung ist. Da setzt man dann also die Variante Murpfli hin, plant darum herum und rechnet in Leserbriefen vor, wie man den Fahrplan organisieren muss, damit das Murpfli funktioniert und das Umsteigen auf die Rigi besser klappt. Die dahinter liegende Logik bzw. Planungsunlogik ist die folgende: Man setzt eine Idee hin, um erstens eine Sanierung zu erleichtern, zweitens dann den Fahrplan darauf auszurichten und drittens eine Bergbahn besser zu bedienen. Wenn der Volkswirtschaftsdirektor etwas gelernt hat in seinen Jahren als ÖV-Direktor, dann ist es, dass die bewährten und auch völlig unbestrittenen Planungsgrundsätze aber gerade umgekehrt laufen. Man schaut sich erstens das heutige und das potenzielle zukünftige Fahrplanangebot an; daraus leitet sich zweitens ab, welche Infrastruktur es braucht, um am richtigen Ort kreuzen zu können; drittens wird geschaut, wie anstehende Sanierungen am besten realisiert und mit einem Ausbau kombiniert werden können; und viertens hat sich in einer Transportkette der Letzte, die Bergbahn, nach dem vorhergehenden Angebot zu richten, nicht umgekehrt. Von der Planungslogik her wird hier also total verkehrt argumentiert.

3. Martin Stuber hat bezüglich Finanzierung das ZEB-Gesetz erwähnt und gesagt, dass theoretisch auch die Variante Murpfli finanzierbar wäre. Natürlich kann man theoretisch darüber diskutieren. Es ist aber eine Tatsache, dass das Bundesamt für Verkehr, welches die Aufträge vergibt, bis heute eine ablehnende Haltung zur Finanzierung des Murpfli einnimmt und sagt, das sei heute nicht finanziert. Der Volkswirtschaftsdirektor hält sich an diese Aussage. Zweitens muss man bei der Gesetzesauslegung manchmal auch die Anhänge lesen. In der Botschaft zum ZEB-Gesetz, Anhang 14, sind 110 Millionen Franken eingestellt für «Leistungssteigerung Knoten Arth-Goldau und Doppelspurinsel», wobei mit Letzterem nur die Doppelspurinsel Walchwil gemeint sein kann. Geht man dann tiefer hinein in die Pläne, ist das dort auch entsprechend eingezeichnet. Wenn also die Finanzierung der Variante Murpfli auf dieses Gesetz abgestützt werden soll, dann sehen wir alt aus. Wir hätten schwache Karten, wenn wir dem Bundesamt vorrechnen wollten, dass der Bund das Murpfli auch bezahlen müsse. Der Bund muss nämlich gar nichts und richtet sich zudem nach den erwähnten Planungsgrundsätzen der SBB und nach der Fahrplanstabilität. In den Leserbriefen zum ÖV wird am meisten reklamiert, wenn es Verspätungen gibt. Es kann deshalb nicht sein, dass wir der SBB ein Modell vorschlagen, welches nicht fahrplanstabil ist, und damit die Bevölkerung mit Verspätungen plagen.

4. Immer wieder kommt das Thema «Interessen» zur Sprache. Die SBB ist auch deshalb mächtig, weil sie einerseits Infrastrukturen baut und diese dann auch betreibt. Gerade darin liegt aber die Chance. Die SBB betreibt unsere Stadtbahn und muss garantieren, dass diese ihr Angebot stabil fahren kann. Die SBB, welche die Infrastruktur baut, ist also selber interessiert daran, dass das klappt. Da braucht es keine unabhängigen Expertisen.

5. In vielen Leserbriefen war zu lesen, dass die Variante Murpfli zwar den Nachteil habe, dass die S2 in Zug stehen bleibe, aber das sei ja nicht so schlimm. Es ist aber zu sagen, dass die Haltestelle Baar-Lindenpark heute die drittstärkste Haltestelle auf dieser Linie ist, gleich stark wie Zug-Oberwil, wo gegen 600 Leute ein- und aussteigen. Stellen sie sich vor, man würde Zug-Oberwil nicht mehr anfahren. Und wenn man schaut, was im Umfeld von Baar-Lindenpark noch kommt – rund 2000 Arbeitsplätze und Wohnungen für 1800 Personen sind in Bebauungsplänen angedacht, dies noch ohne Siemens, welche über einen Umzug in diese Region

nachdenkt –, dann kann es nicht sein, dass die dortige Haltestelle nicht mehr berücksichtigt werden soll.

Man muss akzeptieren, dass sich die genannten Punkte nicht ändern, wenn noch eine zusätzliche Runde gedreht und Expertisen erstellt werden. In diesem Sinne dankt der Volkswirtschaftsdirektor dem Rat, wenn er im Interesse des Zuger ÖV und der Stadtbahn auf das Geschäft eintritt und dem Antrag des Regierungsrats zustimmt. Es nützt auch nichts, SBB-Bashing zu betreiben – gerade der Kanton Zug, wo die SBB im Auftrag des Kantons Zug die Stadtbahn betreibt und deren Haltestellen gebaut hat und das sehr gut funktioniert.

**Martin Stuber** erhält ausnahmsweise nochmals das Wort. Er kann zwei Punkte nicht unwidersprochen lassen:

- Die Variante Murpfli ist nicht das Kind der zweieinhalbjährigen Sperre, sondern einer kleinen Expertengruppe, die sich in der Planung von Bahninfrastruktur auskennt und das seit Jahrzehnten betreibt. Ausgangspunkt sind die betrieblichen und die Kostenvorteile; dazu lässt sich das Murpfli auch noch unter Betrieb bauen, es gibt also eine kürzere Sperre. Diese vier Punkte findet man auch im Antrag für eine unabhängige Expertise. Es ist eine unstatthafte Verkürzung zu sagen, in den Leserbriefen gehe es nur um die Sperrung. Das Murpfli hat einen Vorteil bezüglich Sperrung, aber der Treiber für die Idee ist etwas ganz anderes.
- Die Ausführungen des Baudirektors zur rechtliche Situation sind richtig. Rudolf Sperlich, Leiter Grossprojekte beim Bundesamt für Verkehr, der über das Vorprojekt entscheidet, hat deutlich gesagt, dass der Rat heute beschliessen kann, was er will, und man keine Chance hat, wenn das Bundesamt und die SBB sich auf den Buchstaben des Gesetzes berufen. Herr Sperlich hat aber auch gesagt, dass man dann auch politische Überlegungen anstellen müsse etc. Es ist als klar signalisiert worden, dass sich das Bundesamt nicht verschliessen wird, wenn der Kanton Zug eine andere Variante vorschlägt.

#### EINTRETENSBESCHLUSS

- Der Rat beschliesst mit 61 zu 5 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten.

Der **Vorsitzende** teilt mit, dass der Finanzdirektor als Präsident der Finanzdirektorenkonferenz nach Bern an eine Veranstaltung musste und deshalb die Sitzung verlassen hat.

Der Vorsitzende hält fest, dass vorab nun die **Verfahrensanträge** behandelt werden.

#### **Rückweisungsantrag von Florian Weber mit dem Auftrag, eine unabhängige Studie für einen Tunnel einzuholen**

Der **Vorsitzende** hält fest, dass dieser Antrag ein Quorum von zwei Dritteln der Anwesenden braucht.

- Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag mit 61 zu 7 Stimmen ab.

### **Antrag der Kommissionsminderheit auf Aussetzung der Vorlage**

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Antrag der Kommissionsminderheit die Aufträge enthält, der KöV Einsicht in das Vorprojekt zu geben, die Studie zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug den Mitgliedern der KöV zur Verfügung zu stellen und eine unabhängige Expertise zu erstellen. Diese drei Präzisierungen des Antrags enthalten Aufträge. Juristisch gesehen sind dies Befristungen und/oder Bedingungen. Der Antrag auf Aussetzung oder Sistierung/Suspendierung ist ein Antrag auf Verschiebung des Geschäfts gemäss § 43 der Geschäftsordnung. Zur Annahme ist ein qualifiziertes Mehr von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder erforderlich. Der Gegenantrag der Regierung und der Kommission für öffentlichen Verkehr lautet: keine Aussetzung.

Bevor über den Antrag auf Aussetzung bzw. Verschiebung der Vorlage abgestimmt werden kann, muss der Rat gemäss § 61 Abs. 1 der Geschäftsordnung über den **Eventualantrag** der Kommissionsminderheit befinden. Dieser zielt auf Folgendes ab: Falls der Antrag der Kommissionsminderheit auf Verschiebung des Geschäfts abgelehnt wird, soll die Studie zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug den Mitgliedern der KöV zur Verfügung gestellt werden.

**Esther Haas:** Die AGF setzt sich für einen leistungsfähigen, zahlbaren Öffentlichen Verkehr ein, zum Vorteil von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt. Darum befürwortet sie einen Ausbau der Strecke zwischen Zug und Arth-Goldau – einen Ausbau allerdings, der keine lange Streckensperrung zur Folge hat, keine unnötige Lärm- und Baubelastung der Walchwiler Bevölkerung mit sich bringt, nicht unnötig teuer ist und der vor allem nicht nur für einem reibungslosen Betrieb des Fernverkehrs sorgt, sondern optimal ist für die Stadtbahn: Die AGF fordert einen durchgehenden Halbstundentakt zwischen Zug und Arth-Goldau

Auf dem Tisch liegen zwei Vorschläge. Wenn der Rat ja sagt zur Richtplanänderung, stellt er die Weiche Richtung Variante Walchwil. Wenn er nein sagt, bleiben alle Möglichkeiten offen. Um zu einer guten Entscheidung zu kommen, benötigen die Mitglieder des Kantonsrats umfassende Informationen. Gemäss Volkswirtschaftsdirektion ist eine angeblich geplante Wetterführung der heutigen S2 bis nach Baar ein Kernargument gegen den Ausbau von Gleis 1 im Bahnhof Zug. Doch macht eine Weiterführung der S2 nach Baar überhaupt Sinn? Auskunft darüber könnte die in der Verschiebungsstudie Bahnhof Zug erwähnte Studie «Drittes Gleis Zug–Baar» geben. Die Volkswirtschaftsdirektion verweigert den Einblick in diese Studie, und die vorberatenden Kommissionen hätten gemäss § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung Einsichtsrecht in diese Studie. Die AGF bedauert den Mangel an freiwilliger Transparenz durch die Volkswirtschaftsdirektion. Sie bedauert auch, dass die Kommission die Einsicht in das Dokument von sich aus nicht wollte. Unabhängig davon, wie man zur Vorlage steht: Fakt ist, dass der Rat nicht über die vollständigen Entscheidungsgrundlagen verfügt. Darum ist ein Ja zum Antrag der Kommissionsminderheit das einzig Richtige: nämlich die Vorlage auszusetzen, bis die KöV Einsicht in die entsprechenden Dokumente hatte. Wie soll man der Bevölkerung erklären, dass der Rat nicht alle Informationen hatte, diese auch nicht wollte und trotzdem abstimmte? Das hört sich nicht gut an. Wenn der Rat keinen Einblick erhält, bleibt nur eines: die Richtplanänderung ablehnen. Dann stehen immer noch beide Optionen offen, es dauert dann einfach etwas länger.

Volkswirtschaftsdirektor **Matthias Michel**: Offensichtlich hat Esther Haas auch gleich Argumente zum Rückweisungsantrag vorgebracht, und ein Teil des Rück-

weisungsantrags ist der Eventualantrag – das Abstimmungsprozedere scheint etwas schwierig zu sein.

Die Volkswirtschaftsdirektion war immer bereit, der KöV Einblick in die erwähnte Studie zu ermöglichen. Die KöV wollte das aber nicht. Die Meinung war klar: Wir behandeln das hier vorliegende Geschäft – und nicht ein anderes. Und die besagte Studie hätte mit einem anderen, vielleicht einmal in den Kantonsrat kommenden Geschäft «Zweite Teilergänzung Stadtbahn» zu tun. Die Volkswirtschaftsdirektion findet es richtig, dass sich die KöV nicht auf ein anderes Geschäft einlässt.

Es stimmt auch nicht, dass das Kernargument gegen die Variante Murpfli bzw. für Walchwil die Weiterführung der S2 nach Baar sei. Kernargumente sind, dass die Doppelspurinsel Walchwil eine gute, stabil funktionierende Lösung ermöglicht und dass mit dem Murpfli die S2 die Haltestelle Baar-Lindenpark nicht mehr angefahren werden kann. Die Variante Murpfli würde aber auch die mögliche Option einer die Weiterführung der S2 nach Baar verhindern, und diese Option sollte man sich offenhalten. Wenn das ein Thema wird, kommen alle relevanten Studien, die dann aktuell sind auf den Tisch. Heute aber ist diese Studie nur eine Einzelbetrachtung für *einen* Aspekt der Weiterführung. Es ist also auch ein Grundsatz der Effizienz, dass die vorberatende Kommission die nötigen Informationen zusammenträgt, gleichzeitig aber auch diejenigen Informationen, die es für den heutigen Entscheid nicht braucht, nicht sehen will.

Der Volkswirtschaftsdirektor dankt dem Rat, dass er in diesem Sinne sowohl den Eventualantrag als auch die weiteren Rückweisungsanträge ablehnen.

- Der Rat lehnt den Eventualantrag der Kommissionsminderheit, die Studie zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug sei den Mitgliedern der KöV zur Verfügung zu stellen, mit 48 zu 9 Stimmen ab.

Der **Vorsitzende** hält das weitere Vorgehen fest. Bevor der Rat über den Antrag auf Aussetzung bzw. Verschiebung der Vorlage befinden kann, muss über die damit verbundenen Befristungen und/oder Bedingungen abgestimmt werden. Dies geschieht in Einzelabstimmungen, damit die Ratsmitglieder ihren Willen präzise zum Ausdruck bringen können.

Zum Antrag, der KöV sei Einsicht in das Vorprojekt zu geben, weist der Vorsitzende der guten Ordnung halber darauf hin, dass die KöV mit 9 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung beschlossen hat, sich von den Bundesbehörden oder von der SBB zu einer Informationsveranstaltung zum Vorprojekt einladen zu lassen. Eine allfällige Ablehnung bei der folgenden Abstimmung präjudiziert somit nichts bezüglich dieses KöV-Beschlusses und lässt diesen vollumfänglich stehen.

**Martin Stuber** zieht namens der KöV-Minderheit diesen Antrag zurück, weil das Anliegen erfüllt ist. Er zieht auch den zweiten Antrag bezüglich der Studie zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug zurück, da schon vorher darüber abgestimmt wurde; es soll hier kein Filibuster betrieben werden.

Der Kern der Geschichte ist, dass die unabhängige Expertise in Auftrag gegeben wird. Der Votant ruft nochmals in Erinnerung, wozu diese dienen würde:

- Sie klärt erstens die betriebliche Tauglichkeit der Variante Murpfli für die Anforderungen des Fern- und Regionalverkehr ab, weil das – entgegen den Äusserungen verschiedener Votanten – bisher effektiv nicht abgeklärt wurde. Philip C. Brunner hat richtig gesagt, dass die Variante Murpfli kein Projekt ist, sondern eine Idee, und diese wurde nicht seriös und *à fond* geprüft; man hat den entsprechenden Fahrplan nicht simuliert.

- Sie prüft das mögliche Angebot. Funktioniert der Halbstundentakt S2 Zug–Arth-Goldau wirklich? Auch die KöV-Minderheit hält sich an die Planungsgrundsätze. Der Vorschlag Murpfli wurde nicht wegen des Anschlusses an die Rigi gemacht, hätte aber den Vorteil, dass man diesen auch noch hätte.
- Sie liefert eine genauere Abschätzung der Baukosten. Heute sind das relativ schwammige Zahlen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Doppelspur in Walchwil dreimal so viel kostet wie der Doppelspurausbau in Rotkreuz und nicht 2 Kilometer wie in Rotkreuz, sondern nur 1,7 Kilometer lang ist. Murpfli wird im offenen Gelände gebaut, so dass man wohl mit etwa der Hälfte der Kosten rechnen kann. Es ist also sicher sinnvoll, die Baukosten genauer abzuschätzen.
- Sie klärt ab, wie lange für den Bau der Variante Murpfli gesperrt werden muss. Wenn der Rat Weitsicht zeigt und zeigen will, dass der Kanton ein eigenes, sachlich fundiertes *Standing* hat, dann stimmt er für diese Expertise.

**Philip C. Brunner** weist noch auf zwei Punkte hin:

- Zwischen Zug und Arth-Goldau wird die Strecke gesperrt, es wird gebaut, und alle Züge fahren über Rotkreuz. Dann kommt eine Regenperiode, und zwischen Immensee und Arth-Goldau geht – wie vor einigen Wochen erlebt – ein Erdrutsch nieder. Dann fahren, wie der Volkswirtschaftsdirektor gesagt hat, die Güterzüge zwar über den Lötschberg, aber die ganze hier vorgebrachte Argumentation fällt in sich zusammen. Wir könnten tatsächlich an zwei Orten Sperrungen haben, nicht nur an einem Ort. Denken Sie also etwas breiter!
- Der zweite Punkt mündet in eine Frage. Es wurde in der Eintretensdebatte als grosser Erfolg dargestellt, dass die Sperrung nur achtzehn Monate dauern soll. Die Züge der SBB verkehren bekanntlich nach einem publizierten Fahrplan, der aber nur einmal jährlich, jeweils im Dezember, geändert wird. Bringt die Verkürzung der Bauzeit tatsächlich etwas? Wird man nicht zwei Jahre via Rotkreuz fahren müssen? Welche Lösung sieht da die Regierung?

Volkswirtschaftsdirektor **Matthias Michel** hat es bereits ausgeführt: Die SBB sagt, dass sie eine unterjährige Anpassung des Fahrplans vornehmen wird. Sie wägt ja auch ab zwischen infrastrukturellen Bedürfnissen (Sanierung, Streckensperrung etc.) und dem Anliegen, die Kunden möglichst schnell wieder auf die gewohnte Strecke zu bringen. Die SBB haben bereits Erfahrungen mit unterjährigen Anpassungen, und 2014 wird es eine solche wegen der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich geben. Anders gesagt: Man wartet nicht mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich, um den Fahrplan erst im Dezember anpassen zu müssen.

Es ist auch daran zu erinnern, dass die KöV sich vertieft mit der Frage von zusätzlichen Expertisen auseinandersetzt. Sie hält das nicht für nötig, und darauf darf der Rat vertrauen. Weitere Expertisen werden zu einer Verzögerung führen, und es wird so sein, dass die Doppelspurinsel – wo immer sie dann auch ist – nicht mehr im Rahmen der Streckensanierung realisiert werden kann. Das heisst, das zwischen Ende 2016 und Mitte 2018 saniert und später dann nochmals gebaut wird, mit allen Auswirkungen. Das kann der Bevölkerung nicht zugemutet werden.

Zudem: Die Expertise wird sich auf einen möglichen zukünftigen und von der SBB erstellten Fahrplan abstützen. Es wird dann heißen, die SBB sei nicht unabhängig, ein Dritter müsse einen Fahrplan erstellen. Das kann es nicht sein, denn um die SBB auch als Fahrplangestalterin wird man nicht herumkommen. So unabhängig, wie gesagt wird, wird die Expertise – wer immer sie erstellt – nicht sein, denn der Anknüpfungspunkt ist immer ein Fahrplan.

Und als Letztes: Das Murpfli ist offenbar kein Projekt, sondern eine Idee: Der Volkswirtschaftsdirektor kennt aber keine Idee, die schon derart genau studiert wurde,

fahrplantechnisch, betrieblich, baulich, kostenmässig. Es liegen klare Resultate vor, und weitere Expertisen bringen d in der Entscheidung nicht weiter. Der Volkswirtschaftsdirektor dankt deshalb für die Ablehnung dieses Antrags.

Zur nun folgenden Abstimmung über den Antrag bezüglich einer von den SBB unabhängigen Expertise zur Variante Gleis 1/Murpfli schlägt der **Vorsitzende** vor, nicht vorgängig einzeln über die vier Punkte zum Umfang der Expertise abzustimmen. Der Rat ist damit stillschweigend einverstanden.

- Der Rat stimmt mit 51 zu 10 Stimmen gegen das Einholen einer unabhängigen Expertise.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Rat nun zum eigentlichen Hauptantrag be treffend Verschiebung der Vorlage kommt.

**Martin Stuber** zieht den Antrag auf Aussetzung der Vorlage zurück.

## DETAILBERATUNG

### ***Richtplan Kapitel V 4.7: Richtplantext Ziffer 6***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Antrag des Regierungsrats in den Kommissionen unbestritten blieb.

- Der Rat stimmt dem Antrag des Regierungsrats stillschweigend zu.

### ***Richtplan Kapitel V 4.8: Richtplantext***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die Raumplanungskommission die Streichung des Vorhabens «3. Doppelpurinsel Walchwil, Planquadrat R9–T11» beantragt, da dieses Vorhaben unter V 4.7 neu als Ziffer 6 aufgeführt wird. Der Regierungsrat stimmt dieser redaktionellen Bereinigung zu. Es liegen keine anderen Anträge vor.

- Der Rat stimmt dem Antrag der Raumplanungskommission stillschweigend zu.

### ***Richtplan Kapitel V 4.8: Richtplantext und Richtplankarte***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrat und die Raumplanungskommission die Streichung des bisherigen Richtplantexts «Der Kanton setzt sich beim Bund für eine landschafts- und ortsverträgliche Tunnellösung beim Vorhaben Nr. 3 ein» beantragen, nachdem eine Tunnellösung nicht mehr opportun ist, sondern die Doppelpurinsel offen geführt werden soll. Es liegen keine anderen Anträge vor.

- Der Rat stimmt dem vorliegenden Antrag stillschweigend zu.

### ***Richtplan Kapitel V 4.8: Richtplantecktext und Richtplankarte***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass aufgrund der Streichung des Vorhabens Nr. 3 gemäss Antrag der Raumplanungskommission der Text nachzuführen ist. Im Absatz «Der Bund und die SBB ...» entfällt nämlich auch die Aufzählung des Vorhabens Nr. 3. Es liegen keine anderen Anträge vor.

- ➔ Der Rat stimmt dem Antrag der Raumplanungskommission stillschweigend zu.

### ***Richtplan Kapitel V 4.5 betreffend Linienführung NEAT: Richtplantecktext und Richtplankarte***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die Raumplanungskommission Folgendes beantragt: «... Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für einen siedlungs-, landschafts- und lärmverträglichen NEAT-Zubringer ein. Dabei werden Tunnellösungen bevorzugt. Er favorisiert eine östliche, unterirdische Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug.» Dieser Antrag umfasst die Darstellung auf der Teilkarte V 4.5, Linienführung NEAT.

- ➔ Der Rat stimmt dem Antrag der Raumplanungskommission mit 56 zu 2 Stimmen zu.

### ***Richtplan Kapitel V 7.6 betreffend Bahn-Güterverkehr: Richtplantecktext***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die Kommission für öffentlichen Verkehr folgendes beantragt: «Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Transitgüterverkehr nicht via Baar–Zug–Walchwil–Arth–Goldau geführt wird.» Der Regierungsrat hingegen beantragt folgende Formulierung: «Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt–Rotkreuz–Gotthard geführt wird.» Die Raumplanungskommission schliesst sich dieser Fassung an.

**Martin Stuber** möchte die Variante des Regierungsrats beliebt machen, dies mit einer Ergänzung. Denkt man an das Votum vor der Mittagspause, dann ist es sinnvoll, hier einen grossen Fuss in die Türe zu halten und nicht nur den Transitgüterverkehr via Freiamt–Rotkreuz–Gotthard, sondern jenen über die Linie Zugersee-Ost zu erwähnen. Der Votant schlägt folgende Formulierung vor: «Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt–Rotkreuz–Gotthard *und kein Güterverkehr über die Linie Zugersee-Ost* geführt wird.» Dann sind die am Morgen gehörten Bekenntnisse der Regierung auch im Richtplan umgesetzt. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob es sich dabei um eine Untervariante handelt, antwortet der Votant, dass der Regierungsrat vielleicht seinen Vorschlag aufnimmt.

Landschreiber **Tobias Moser** macht darauf aufmerksam, dass Martin Stubers Anliegen in beide Varianten eingebaut werden könnte. Es kann darüber also separat abgestimmt werden.

Volkswirtschaftsdirektor **Mathias Michel** findet es etwas gefährlich, hier *ad hoc* Anträge zu stellen. Er hat sich gerade sagen lassen, dass die vorgeschlagene Ergänzung bedeutet, dass sich der Kanton auch gegen heutige Transporte – beispielsweise der Gebrüder Risi AG vom Kiesaushub am Gotthard nach Steinhausen – wehrt. Es kann also sein, dass der von niemandem bemängelte *Status quo* be-

troffen sein könnte. Der Volkswirtschaftsdirektor warnt in diesem Sinne vor möglichen Konsequenzen eines Antrags, den weder der Regierungsrat noch eine Kommission geprüft hat.

**Martin Stuber** ergänzt seinen Vorschlag wie folgt: «... und kein *nennenswerter* Güterverkehr ...». Dann hat der kleinräumige Güterverkehr Platz. Der Votant weist darauf hin, dass die Opposition in Walchwil sich zu einem guten Teil auch gegen den Güterverkehr wendet. Wenn das in den Richtplan eingebaut werden kann, dann wäre das sicher auch im Sinn der Regierung.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, zuerst über die Varianten von KöV und Regierungsrat und anschliessend über den Antrag von Martin Stuber abzustimmen, weil diese in beide Varianten eingebaut werden kann. Der Rat ist stillschweigend einverstanden.

- Der Rat stimmt mit 48 zu 7 Stimmen für die Fassung des Regierungsrats.
- Der Rat lehnt die Ergänzung «und kein nennenswerter Güterverkehr über die Linie Zugersee-Ost» mit 34 zu 16 Stimmen ab.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass damit die Änderungen im Richtplan beschlossen sind. Die Staatskanzlei passt zusammen mit der Baudirektion den Text in Ziffer I des Kantonsratsbeschlusses sowie den Richtplantext und die Richtplankarten an.

Landschreiber **Tobias Moser** hält zuhanden des Protokolls fest, dass im Kantonsratsbeschluss in § 1 Abs. 1 ein Bst. c eingefügt werden wird, der den neuen Beschluss V4.5 zur Linienführung NEAT enthält. Was der Rat zum Text des Richtplans beschlossen hat, wird also noch in den Kantonsratsbeschluss aufgenommen.

#### **Ziffern II bis IV des Kantonsratsbeschlusses**

- Der Rat genehmigt stillschweigend den jeweiligen Antrag des Regierungsrats.

#### **SCHLUSSABSTIMMUNG**

- Der Rat stimmt der bereinigten Vorlage mit 51 zu 8 Stimmen zu.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrat beantragt, das Postulat betreffend Ausbau Gleis 1 Süd in Zug der Kantonsräte Philip C. Brunner, Martin Stuber und Zari Dzaferi (Vorlage Nr. 2221.1 - 14251) nicht erheblich zu erklären. Die Kommission für den öffentlichen Verkehr und die Raumplanungskommission schliessen sich diesem Antrag an.

- Der Rat stimmt mit 54 zu 6 Stimmen für die Nichterheblicherklärung des Postulats.

Damit ist dieses Geschäft für den Kantonsrat erledigt.

**763 Änderung der Traktandenliste**

Der **Vorsitzende** stellt den Antrag, nun direkt Traktandum 11 zu behandeln, da die Präsidentin des Obergerichts, Iris Studer-Milz, am 4. Juli und im August ortsabwesend ist und dann dieses Geschäft nicht vertreten kann.

- Der Rat ist stillschweigend einverstanden.

**TRAKTANDUM 10****Zwischenbericht zu den per Ende März 2013 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstössen**

Das Traktandum wird aus zeitlichen Gründen nicht behandelt (siehe Ziff. 763).

**TRAKTANDUM 11****Rechenschaftsbericht des Obergerichts für das Jahr 2012**

Es liegen vor: Gedruckter Rechenschaftsbericht; Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (2268.1 - 14385).

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die Präsidentin des Obergerichts, Iris Studer-Milz, zwar orientiert, aber noch nicht im Ratssaal eingetroffen ist. Er schlägt vor, trotzdem mit der Debatte zu beginnen.

**EINTRETENSDEBATTE**

**Thomas Werner**, Präsident der Justizprüfungskommission (JPK), dankt als Erstes all jenen, welche der JPK anlässlich der Visitationen kompetent und offen Rechenschaft abgelegt haben, aber auch allen Mitgliedern der engen JPK und deren juristischer Sekretärin, Annatina Caviezel, für den grossen Einsatz und für die Unterstützung, die sie geleistet haben. Der JPK-Präsident kann vorausschicken, dass die Justiz im Kanton Zug funktioniert und dass einige – wenn auch noch nicht ganz alle – alten Pendenzen definitiv erledigt werden konnten.

Die JPK hat den Vollzugs- und Bewährungsdienst, die Ombudsstelle, das Kantonsgericht, das Verwaltungsgericht, die Staatsanwaltschaft, das Strafgericht und das Obergericht visitiert. Dazu hat sie zwei Gruppen gebildet, wobei die juristische Sekretärin als Protokollführerin und der Präsident bei jeder Visitation dabei waren. Die JPK hat bei allen Visitationen strikte geprüft, ob und allenfalls warum Fälle liegengelassen sind, wieviele Pendenzen vorhanden sind und wie lange die durchschnittliche Verfahrensdauer war. Es zeichnet sich ab, dass sich die neuen Verfahrensbestimmungen der Schweizerischen Zivilprozessordnung (ZPO) bewährt haben, die neue Strafprozessordnung (StPO) aber zu einem erheblichen Mehraufwand führt. Die JPK darf aber festhalten, dass im Kanton Zug versucht wird, nicht nur gut, sondern auch effizient zu arbeiten.

Da der Vollzugs- und Bewährungsdienst nicht der Justiz untersteht, informiert der Votant darüber separat. Der Vollzugs- und Bewährungsdienst im Kanton Zug funktioniert. Die Verjährungen – ausschliesslich bei geringfügigen Strafen – kamen nicht aus Untätigkeit zustande, sondern weil Personen untergetaucht sind oder sich ins Ausland abgesetzt haben. Diese Personen werden im Fahndungssystem RIPOL

ausgeschrieben, und da kommt es vor, dass die Verjährung eintritt, bevor die gesuchten Personen dem Strafvollzug zugeführt werden können. Schweizweit gibt es im geschlossenen Vollzug noch immer gravierende Platzprobleme. Diese Situation muss auch der Kanton Zug aufmerksam beobachten und wenn nötig für zusätzliche Plätze im Vollzug besorgt sein. Die elektronischen Fussfesseln kommen nur für Betroffene in Frage, welche nicht flucht- und wiederholungsgefährdet sind.

Auch die Ombudsstelle ist nicht der Justiz unterstellt. Bei deren Visitation konnte die JPK feststellen, dass sie ihre Arbeit zielgerichtet wahrnimmt, die Fallzahlen sich ungefähr auf dem Vorjahresniveau befanden und die budgetierten 1,7 Stellenprozente erneut nicht genutzt werden mussten. Es reichten 1,55 Stellenprozente.

Die Staatsanwaltschaft konnte ihre Pendenzen insgesamt auf einem vernünftigen Mass stabilisieren. Durch die Verstärkung des Jugenddienstes bei der Zuger Polizei musste auch die Jugandanwaltschaft personell verstärkt werden. Der vom Obergericht bewilligte Ausbau ist umgesetzt. Zusätzlich wurde bei der Staatsanwaltschaft eine Stelle eines polizeilichen Protokollführers geschaffen. Dies dient der Aus- und Weiterbildung für potenzielle Führungskräfte der Polizei.

Das Projekt «Vermögenseinziehung» wird ab 2014 in die Umsetzungsphase kommen. Das heisst, dass gerade im Bereich Vermögens- oder Betrugsdelikte zusätzlich zur eigentlichen Strafe vermehrt und effizient die Vermögen der Straftäter eingezogen werden können. Diese Vorgehensweise hat sich in anderen Kantonen schon sehr gut bewährt.

Die Staatsanwaltschaft befürchtet, dass mit der Einführung des neuen Übertretungsstrafgesetzes (ÜStG) mit einem Anstieg der Einsprachen wegen verhängter Bussen und somit mit einem Mehraufwand zu rechnen ist, der sich auch dahingehend auswirken könnte, dass bei der Staatsanwaltschaft mehr Personal eingestellt werden muss. Der Votant erlaubt sich an dieser Stelle die Bemerkung, dass die Befürworter des neuen ÜStG in der Debatte mit Aufwandminderung argumentiert haben. Scheinbar waren die damals geäußerten Bedenken doch nicht ganz falsch.

Beim Strafgericht konnte die Erledigungsquote gesteigert und die Pendenzenzahl verringert werden. Die wenigen, eher alten Pendenzen – das sind Fälle, die im Jahr 2011 beim Strafgericht eingegangen sind – sind nicht wegen Untätigkeit des Gerichts noch nicht erledigt, sondern wegen Gutachten, Eingaben der Verteidigung etc. Beim Kantonsgericht ist leider eine rückläufige Erledigungsquote zu verzeichnen. Anscheinend haben der Konflikt und die zur Lösung des Konflikts getroffenen Massnahmen einige Ressourcen gebunden. Die enge JPK hat sich natürlich diesbezüglich vom Obergericht über den Konflikt und die getroffenen Massnahmen laufend orientieren lassen. Der neue Verhaltenskodex, die Konfliktmoderation mit externen Experten sowie eine ab Januar 2013 neue Geschäftsordnung des Kantonsgerichts haben zu einigen Reibungsverlusten geführt, was sich negativ auf die Arbeitslast auswirkte. Den Antrag auf eine zusätzliche, unbefristete Gerichtsschreiberstelle wurde durch das Obergericht begründet abgelehnt (siehe Seite 4 des JPK-Berichts). Das Obergericht hat dem Kantonsgericht wiederum eine befristete Gerichtsschreiber-Springerstelle zur Verfügung gestellt. Im Wissen, dass durch die ganze Konfliktsituation und zur endgültigen Bereinigung dieses Konflikts Ressourcen gebunden wurden und werden und zur Entlastung des Präsidialamts regt die JPK an, dass das Kantonsgericht die interne Arbeitsorganisation kritisch hinterfragen soll. Allenfalls liegt bei der Arbeitszuteilung und bei den Arbeitsabläufen noch Potenzial zur Effizienzsteigerung. Grundsätzlich geht die JPK davon aus, dass die Geschäftslast zeitgerecht bewältigt werden kann, wenn sich die Mitglieder des Kantonsgerichts auf ihre Arbeit und nicht den Konflikt konzentrieren.

Wegen eines Pendenzenüberhangs in der 1. Abteilung hat das Kantonsgericht in den letzten zwei Jahren diverse Pendenzenabbaukonzepte beschlossen. Deren

Auswirkungen sind noch nicht ganz klar und für das Obergericht nicht zufriedenstellend. Die Justizverwaltungsabteilung des Obergerichts hat eine externe Fachperson mit der Analyse der Pendenzensituation beauftragt. Die JPK wird sich über diese Resultate und allfällig zu treffende Massnahmen orientieren lassen.

Auch in diesem Berichtsjahr gab es wieder Fälle, an welchen über einen Zeitraum von mehr als drei Monaten nicht gearbeitet wurde (sogenannte «Bearbeitungslücke»). Das Kantonsgericht führt diese Bearbeitungslücken auf die Arbeitsbelastung zurück. Allerdings konnte die JPK feststellen, dass viele der älteren Verfahren abgeschlossen werden konnten. Bei den nun noch vorhandenen alten Fällen liegt die Verfahrensverzögerung in Umständen, die der Verfahrensleitung des Gerichts entzogen sind. Zusammengefasst kann also gesagt werden, dass das Kantonsgericht in der Berichtsperiode stärker als zunächst angenommen unter dem Konflikt gelitten hat, was sich negativ auf die Stimmung und auch auf die Effizienz ausgewirkt hat. Mit den eingeführten Verhaltensregeln konnte eine Beruhigung der Situation, aber wohl noch nicht die definitive Lösung des Konflikts erreicht werden. Persönlich ist der JPK-Präsident der Meinung, dass sich die Mitglieder des Kantonsgerichts ihres Privilegs, eine solche Tätigkeit ausüben zu können, mehr bewusst sein und ihre Vorbildfunktion in der Gesellschaft wahrnehmen sollten.

Zum Obergericht: Die Verfahrensdauer der 1. Zivilabteilung bezeichnet das Obergericht als noch nicht ganz zufriedenstellend, weil einige der Fälle nicht innerhalb der angestrebten Frist von einem Jahr erledigt werden konnten. Dies ist auf den Wechsel der Zivilprozessordnung einerseits und andererseits darauf zurückzuführen, dass, wenn das Obergericht selber Beweisverfahren durchführen muss – beispielsweise wenn Gutachten erstellt werden müssen –, sich die Verfahrensdauer sofort stark verlängert. Das Obergericht ist aber zuversichtlich, dass, sofern sich die Neueingänge nicht markant steigern, die Verfahrensdauer von einem Jahr künftig eingehalten werden kann. Auch in der 2. Abteilung konnten die Zielvorgaben nicht ganz erreicht werden. Dies trifft auch auf die strafrechtliche Abteilung zu. Hier sind allerdings zum dritten Male in Folge die Eingänge gestiegen. Falls diese Tendenz weiter anhält, müssten in diesem Bereich Massnahmen ergriffen werden. Anders ist die Situation bei der Beschwerdeabteilung: Dort konnten die Ziele betreffend Prozessdauer vollständig erreicht werden.

Im Bereich der Justizverwaltung wurde die Geschäftsordnung des Kantonsgerichts einer Teilrevision unterzogen und durch den Kantonsrat im August 2012 genehmigt; die Ratsmitglieder erinnern sich wohl an die Anstandsregeln, welche bei vielen für Kopfschütteln sorgten. Der Konflikt konnte im für den Rechenschaftsbericht massgeblichen Zeitraum tatsächlich vorübergehend beruhigt werden. Die Obergerichtspräsidentin wird in diesem Zusammenhang aber über weitere Details und allenfalls geplante Massnahmen informieren.

Im Namen seiner Kommission stellt der JPK-Präsident den **Antrag**, erstens den Rechenschaftsbericht für das Jahr 2012 zu genehmigen und zweitens den Richterinnen und Richtern sowie allen Mitarbeitenden der von der JPK besuchten Institutionen den besten Dank für die geleistete Arbeit und den engagierten Einsatz auszusprechen. Die SVP-Fraktion unterstützt diesen Antrag einstimmig.

Der **Vorsitzende** begrüßt hier die Präsidentin des Obergerichts, Iris Studer-Milz.

**Alois Gössi** stellt namens der SP-Fraktion fest, dass die Gerichte im Kanton Zug im letzten Jahr im Grossen und Ganzen gut gearbeitet haben. Dies zeigt auch der Bericht der Justizprüfungskommission. Erwähnenswert sind folgende Punkte:

- Der Vollzugs- und Bewährungsdienst hat leider auch dieses Jahr wieder genügend Kundschaft gehabt und nach wie vor das Problem, nicht über genügend Vollzugs-

plätze zu verfügen. Auch 2012 hat – wie schon 2011 – eine einzige Person überproportional viele Kosten verursacht. Es gibt aber auch weiterhin verjährte Fälle, die nicht umgesetzt werden konnten, aber es sind erstens nur geringfügige Strafen, und zweitens konnten die Täter oder Täterinnen trotz Ausschreibung im RIPOL nicht ergriffen werden.

- Bei der Staatsanwaltschaft ist das konsequente Einziehen von Vermögen für das Jahr 2014 geplant. Schon im letzten Rechenschaftsbericht stand das Gleiche, nämlich dass die Staatsanwaltschaft diesen Bereich ausbauen wolle. Weitergekommen ist man also nicht sehr viel seit dem letzten Jahr.
- Das Strafgericht konnte die Pendenzenzahl erfreulicherweise recht reduzieren, wobei leider trotzdem noch zwei Verfahren wegen der Verletzung des Beschleunigungsgebots eine Strafmilderung zur Folge hatten. Beim Kantonsgericht scheint die Personalsituation respektive – als Auswirkung davon – die Anzahl der pendenden Fälle teilweise kritisch zu sein. Ein Grund dafür ist sicher der im letzten Jahr ausgebrochene Konflikt bei den Kantonsrichtern, der viel Zeit absorbierte. Dieser Konflikt wurde mit verschiedenen Massnahmen, u. a. mit einer Änderung der Geschäftsordnung und einer externen Konfliktmoderation, angegangen. Die Situation im Kantonsgericht wird im Bericht des Obergerichts mit «fragiler Stabilität» beschrieben. Dies betrifft aber eher die Vergangenheit. Die Situation eskalierte in der Zwischenzeit, wie die Obergerichtspräsidentin noch ausführen wird. Die SP hofft und fordert, dass dieses Problem möglichst schnell gelöst wird, und dass das Kantonsgericht wieder zu hundert Prozent und mit allen neun Richtern seiner eigentlichen Aufgabe, der Richtertätigkeit, nachgehen kann.
- Das Kantonsgericht hat in den letzten zwei Jahren für die 1. Abteilung verschiedene Pendenzabbaukonzepte beschlossen. Die Auswirkungen dieser Konzepte resp. deren Umsetzung scheint aber unklar und ungenügend zu sein. Jetzt gibt es einen erneuten Anlauf: Eine externe Fachperson wird eine weitere Analyse der Pendenzensituation vornehmen – mal schauen, was dieses Mal herauskommen wird. Es ist für die SP-Fraktion aber ein doch eher beunruhigendes Zeichen, dass es im Kantonsgericht wirklich nicht optimal läuft.
- Das Obergericht selber konnte nicht alle gesteckten Ziele erreichen. Auch hier geht es mehrheitlich um den Pendenzabbau oder um die Prozessdauer.

Die SP-Fraktion ist für die Genehmigung des Rechenschaftsberichts des Obergerichts wie später auch für denjenigen des Verwaltungsgerichts. Sie dankt allen Mitarbeitern der Gerichte, der Staatsanwaltschaft, der Ombudsstelle sowie des Vollzugs- und Bewährungsdienstes für ihre gute, aber nicht immer einfache Arbeit im letzten Jahr.

**Andreas Hausheer** spricht namens der CVP und in Vertretung von Kurt Balmer. Er konzentriert sich auf zwei Punkte:

- Die CVP-Fraktion nimmt mit Erstaunen zur Kenntnis, dass in Zusammenhang mit der Visitation bei der Staatsanwaltschaft diese davon ausgeht, dass – gestützt auf das vom Kantonsrat beschlossene Übertretungsstrafgesetz (ÜStG) – Ordnungsbussen zu einem Mehraufwand aufgrund von Anfechtungen führen. Bisher gab es ja gar keine kantonalen polizeilichen Erledigungen in diesem Gebiet. Personelle Befehren wären aus Sicht der CVP jedenfalls unangebracht, da das ÜStG insbesondere auch bezweckte, den Justizapparat, sprich die Staatsanwaltschaft, zu entlasten.
- Zum Kantonsgericht: Die JPK hat in ihrem Bericht klar festgehalten, dass der bekannte interne Konflikt beim Kantonsgericht zu einer rückläufigen Erledigungsquote geführt hat. Dies ist grundsätzlich auch nicht erstaunlich; erstaunlich ist vielmehr, dass bisher eigentlich immer das Gegenteil behauptet wurde. Negativ fällt sodann ins Gewicht, dass der Konflikt beim Kantonsgericht und beim Obergericht nicht

unbescheidene Ressourcen gebunden hat. Aufgrund des Berichts der JPK muss davon ausgegangen werden, dass erneut Unruhe ausgebrochen ist. Angenommen, dass tatsächlich nach wie vor Handlungsbedarf besteht, ist die Geduld der CVP-Fraktion langsam erschöpft. Die CVP erwartet, dass bis Ende September 2013 eine definitive Bereinigung beim Kantonsgericht stattfindet, ansonsten dann die Politik zwecks Sicherung der Funktionabilität der Justiz zum Beispiel mit einer besonderen Untersuchungskommission eingreifen müsste. Wenn der Kantonsrat schon bei einem misslungenen EDV-Projekt einen solchen Schritt in Erwägung zieht, dann muss dies im Bereich der Justiz erst recht gelten. Die CVP will eine funktionierende und leistungsfähige Justizorganisation im Kanton Zug.

Zum Schluss: Erstens will eine nicht bescheidene Minderheit der CVP den Rechenschaftsbericht des Obergerichts nicht genehmigen; namens der Mehrheit beantragt der Votant aber doch die Genehmigung. Zweitens erwartet die CVP bis spätestens Ende September 2013 einerseits eine umfassende Information über die aktuelle Situation und andererseits die Umsetzung der notwenigen Massnahmen, damit der interne Konflikt gelöst werden kann. Andernfalls wird die CVP-Fraktion die Einsetzung einer besonderen Untersuchungskommission fordern.

**Iris Studer-Milz**, Präsidentin des Obergerichts, kann sich zum Rechenschaftsbericht kurz halten: Die Zivil- und Strafrechtspflege funktioniert weiterhin gut, was auch von der JPK attestiert wird. Die Pendenzensituation ist überall erträglich bis gut, und die Verfahren können nun zeitgerecht erledigt werden. Insbesondere konnte auch das Strafgericht die letzten Altlasten bereinigen, und bezüglich der personellen Dotation befindet man sich in allen Bereichen auf einem guten Stand. Die Präsidentin dankt auch im Namen des Plenums des Obergerichts den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Justiz für den grossen Einsatz.

Der Sicherheitsdirektor hat die Obergerichtspräsidentin vorhin noch gebeten, sich zu etwas zu äussern, das sie selbst nicht gehört hat. Der Präsident der JPK – so wurde sie informiert – habe gesagt, dass das neue ÜStG zu mehr Arbeit führe. Das ist nicht die Aussage des Obergerichts, und auch der Oberstaatsanwalt hat das der Obergerichtspräsidentin nicht in diesem Sinne gesagt. Und selbst wenn das zweihundert Fälle mehr wären, wäre das nach Einschätzung der Votantin – es handelt sich ja um kleine Fälle – mit den vorhandenen Ressourcen zu erledigen.

Der Rechenschaftsbericht bezieht sich auf das vergangene Jahr, und das laufende Jahr steht nicht zur Diskussion. Trotzdem muss die Obergerichtspräsidentin dem Kantonsrat als Oberaufsichtsbehörde eine Mitteilung machen, die das laufende Jahr betrifft. Das Obergericht als Aufsichtsbehörde über die erstinstanzlichen Gerichte eröffnete am 27. Mai 2013 gegen ein Mitglied des Kantonsgerichts eine Administrativuntersuchung und suspendierte dieses deswegen einstweilen von seinem Amt. In der Untersuchung wird abgeklärt, ob das betreffende Mitglied im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit Amtspflichten verletzt hat. Das Plenum des Kantonsgerichts hatte bereits am 3. Mai 2013 dem Gerichtsmitglied vorsorglich die ihm zugeteilten Dossiers entzogen und dessen Arbeitspensum zu gleichen Teilen auf die übrigen acht Mitglieder des Kantonsgerichts übertragen. Dem betreffenden Mitglied wird seitens des Kantonsgerichts insbesondere vorgeworfen, durch sein Verhalten im Betrieb ein normales Arbeitsklima verunmöglich zu haben. Die einstweilige Suspendierung dient einerseits der ungestörten Durchführung der Administrativuntersuchung, anderseits der Gewährleistung eines ungestörten Arbeitsklimas, des geordneten Arbeitsablaufes und der Funktionsfähigkeit der erstinstanzlichen Zivilrechtspflege. Die Leistungsfähigkeit sowohl des Richterkollegiums wie auch der Mitarbeitenden war in letzter Zeit wegen des neuen Konflikts erheblich beeinträchtigt. Der ursprüngliche, im Jahr 2011 beim Kantonsgericht ausgebrochene Konflikt konnte mit

verschiedenen Massnahmen (Änderung der Geschäftsordnung, Erlass eines Verhaltenskodexes, Konfliktmoderation mit Fachexperten) sowie dem Wechsel im Präsidium nach Einschätzung des Obergerichts weitgehend bereinigt werden.

Das Obergericht hat den ehemaligen Bundesrichter Niccolò Raselli mit der Durchführung der Administrativuntersuchung beauftragt. Niccolò Raselli war von 1979 bis 1994 Präsident des Ober- und Verwaltungsgerichts des Kantons Obwalden und von 1995 bis 2012 Bundesrichter. Mit der eingeleiteten Administrativuntersuchung will das Obergericht den Sachverhalt rasch, kompetent, unabhängig und umfassend abklären lassen. Die Güterabwägung zwischen öffentlichem Interesse einerseits und dem Persönlichkeitsschutz des Betroffenen andererseits erlaubt auch keine Namensnennung. Das Obergericht wird aber über das Ergebnis der Administrativuntersuchung zu gegebener Zeit informieren. Während der laufenden Abklärung können keine weiteren Auskünfte erteilt werden.

Um einen Anstieg der Pendenzen und der Verfahrensdauer der Prozesse beim Kantonsgericht zu verhindern, wird das Obergericht dem Kantonsrat einen Antrag zur Wahl eines ausserordentlichen Ersatzmitglieds für eine befristete Zeitdauer beantragen. Die entsprechende Stelle wird demnächst ausgeschrieben, und der Antrag dürfte voraussichtlich im Laufe des Monats August eingereicht werden können. Abschliessend hofft die Obergerichtspräsidentin, dass nach durchgeföhrter Administrativuntersuchung eine für alle Seiten befriedigende und einvernehmliche Lösung gefunden werden kann.

**Thomas Werner**, Präsident der JPK, möchte etwas richtig stellen. Er weiss nicht von wem die Obergerichtspräsidentin den Auftrag erhielt, zur Aussage der Staatsanwaltschaft betreffend ÜStG Stellung zu nehmen. Im Bericht der JPK steht auf Seite 3: «Erwähnenswert ist weiter, dass durch die Einföhrung des kantonalen Übertretungsstrafgesetzes (ÜStG) und die Anwendung des darin enthaltenen Strafenkatalogs mit einem Anstieg der Einsprachen wegen verhängter Bussen zu rechnen ist. Der Mehraufwand hängt davon ab, wie die Bussen akzeptiert werden. Dies föhrt möglicherweise zu einem personellen Mehraufwand bei der Staatsanwaltschaft.» Es handelte sich also nicht um einen von JPK-Präsidenten erfundene Passage.

## EINTRETENSENTSCHEID

- Eintreten ist unbestritten.

## DETAILBERATUNG

Der **Vorsitzende** fragt, ob ein Ratsmitglied zu einer bestimmten Seite des Berichts eine Bemerkung habe. Das ist nicht der Fall.

- Der Rat hat somit den Rechenschaftsbericht des Obergerichts für das Jahr 2012 geprüft und genehmigt.

Im Namen des Kantonsrats dankt der **Vorsitzende** den Richterinnen und Richtern und allen Mitarbeitenden der Zivil- und Strafjustiz für die im Berichtsjahr geleistete Arbeit.

*Die Traktanden 10 sowie 12 bis 15 können wegen der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr behandelt werden.*

**765 Verabschiedung von Kantonsrat Daniel Eichenberger**

Der **Vorsitzende** teilt mit, dass Kantonsrat Daniel Eichenberger, der Präsident der Kommission für den öffentlichen Verkehr, per 30. Juni 2013 demissioniert hat und heute seinen letzten Einsatz im Kantonsrat hatte. Der Vorsitzende dankt dem abtretenden Kantonsrat für seinen Einsatz zum Wohl des Kantons Zug und wünscht ihm viel Freude und Erfolg an seiner neuen beruflichen Wirkungsstätte bei der Direktion für Bildung und Kultur. (*Der Rat applaudiert.*)

**766 Nächste Sitzung**

Donnerstag, 4. Juli 2013 (Ganztagesitzung)

