

Das Fieber ist ausgebrochen

Nur noch vier Wochen. Dann spielt die ganze Welt wieder verrückt. Beziehungsweise Fussball. Das ist wie Fasnacht. Dann hole ich mein Deutschland-Trikot aus dem Schrank. Das hat mir meine Frau vor zwei Jahren zur EM gekauft. Bald werde ich es jedes

SEITENBLICK

Wolfgang Holz über die WM



Mal vor dem Fernseher überstreifen, wenn Ballack & Co. in Südafrika antreten, und mitfiebern. Ich werde mein schwarz-rot-goldenes Fähnchen wieder ans Auto hängen, um Flagge zu zeigen – auch wenn ich dabei schon so manch böse Blicke geerntet habe. Und ich werde mich gnadenlos aufregen, wenn der spanische Nachbar sein rot-gelb-rotes Torerobanner nonchalanter über den Balkon hängt. Nada!

Zugegeben: Fussball ist irgendwie gestört und absolut sinnlos. Da haben Frauen wirklich Recht. Aber nirgendwo werden eben so viele berausende Emotionen frei wie beim Spiel mit dem runden Leder. Genauer gesagt, beim Zuschauen von Kicks. Mein älterer Bruder, ein absoluter Formel-1-Freak, hat das bis heute noch nicht begriffen. Mein vierjähriger Sohn umso mehr.

Seit ich ihn in das Panini-Bildchen-Einkleben eingeweiht habe, freut er sich – und seine Schwester übrigens auch – jeden Tag, wenn ich mit ein paar Päckli nach Hause komme. Dabei ist er absolut nicht patriotisch veranlagt. Seine Lieb-linge sind aus unerfindlichen Gründen solche aus südamerikanischen Gefilden mit langen Haaren. Jedes Mal nämlich, wenn aus einem Päckli ein Spieler mit hellblau-weissem Trikot aufsteht, sagt er voller Bewunderung: «Schau, Papa, ein Argentinier!»

Doch die Fussballbegeisterung macht bei ihm damit längst nicht Halt. Im Gegenteil. Neulich hat er mit den WM-Vorrundenspielen begonnen. Im Wohnzimmer auf dem Programm – ein durchaus unterhaltsames Ereignis für die ganze Familie. Dabei drischt er nicht nur wahllos einen Plastikball durch die gute Stube. Laufend wälzt er sich auf dem Boden und beschwört die Zuschauer auf den Sofas im besten Reporterstil: «Ghana ist hingefallen, Deutschland wird gewinnen.» Trifft er irgendwann die Lücke zwischen den Beinen des Fernsehschemels, verfällt er in Tortaumel. Dann gluckst vor Begeisterung sogar seine fünf Monate alte Schwester.

ANLÄSSE

Bärlauch akustisch

Zug – Die Werkstatt für improvisierte Musik Zug (WIM) spielt diesen Frühling «Bärlauch». Mit Thomas Probst (Cello), Pelayo Arrizabalaga (Bass-Klarinette), Christian Bucher (Drums), Christof Zurbuchen (Klarinetten), Marian Arbenz (Stimme), Florian Nussbaumer (Trompete), Brigitt Aschwanden (Sprache) sowie Daniel Heller (Tabla). Heute in der Gewürzmühle ab 20.30 Uhr.

Fast endlos grooven

Zug – Zum 10. Geburtstagsfest des Schlagz.Zeug.Ateliers lässt Simon Berz heute Abend ab 18 Uhr alle Lehrkräfte und 65 Musikschülerinnen zwischen 3 und 57 Jahren einen lateinamerikanischen Rhythmus spielen – während mehr als einer Stunde. Dazu spielt Hans Kennel Alphon, Büchel und Trompete. Der Versuch soll die gruppenspezifische Kraft erlebbar machen und zeigen, wie verbindend Musik ist. Abendkasse, Preise würfeln. (red)

Öffentlicher Verkehr

«Beitritt zahlt sich schon aus»

Es ist ein Erfolg für Zug: Für den Grossraum Zürich ist der Zimmerberg-Tunnel ein wichtiges Bahnprojekt. Doch jetzt braucht es eine gute Lobby in Bern.

INTERVIEW VON YVONNE ANLIKER

Es ist ein Projekt, das viele Zuger lieber heute als morgen realisiert hätten: der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II). Nun ist ein Entscheid gefallen, der zumindest hoffen lässt, dass dieses grosse Bahnprojekt wirklich einmal gebaut wird. So fand gestern die Metropolitankonferenz Zürich in Luzern statt – die Konferenz des Vereins Metropolitanraum Zürich, bestehend aus den Kantonen Schwyz, Schaffhausen, Luzern, Zug, St. Gallen, Thurgau, Aargau und Zürich sowie rund 100 Städten und Gemeinden. Thema waren die prioritären Schienen-Massnahmen im Rahmen der Bahn 2030. Sprich: Es wurde darüber entschieden, welche für den Metropolitanraum Zürich bedeutenden Bahnprojekte beim Bund entsprechend positioniert werden sollen.

Für diese Projekte wird lobbyiert

Gemäss dem Vorschlag des Metropolitanrats ans Plenum will man sich explizit für folgende Schienen-Bauprojekte einsetzen (Neue ZZ vom Donnerstag):

- **Zimmerberg-Basistunnel II:** Tunnel von Thalwil nach Littl in Zug; ermöglicht den Viertelstundentakt zwischen Zürich, Zug und Luzern und eine engere Anbindung an Mailand, Turin und Wien.
- **Heitersbergbahntunnel II:** Zweiter Tunnel zwischen Killwangen-Spreitenbach und Aarau. Ermöglicht Viertelstundentakt Zürich-Bern.
- **Brüttenertunnel:** Tunnel zwischen Zürich und Winterthur. Ermöglicht den Viertelstundentakt zum Flughafen.
- **Ausbau Bahnhof Stadelhofen ZH:** Taktverdichtungen in der Zürcher S-Bahn.
- **Ausbau Basel:** 3. und 4. Gleis zwischen Badischem Bahnhof und Grenze sowie 2. Rheinbrücke.

Matthias Michel, Sie haben gestern in Luzern den Kanton Zug vertreten. Sind Sie mit dem Resultat zufrieden?

Matthias Michel: Ich bin sehr zufrieden: Der Zimmerberg-Basistunnel II erhält nun endlich diejenige Priorität und Unterstützung, die ihm aufgrund seiner Bedeutung zukommen muss. Damit wird einmal mehr der schon längst gefällte Entscheid des Schweizer Volks für dieses Projekt bestätigt.

Als Vertreter des Kantons Zug ziehen Sie also eine positive Bilanz. Tun Sie dies auch als Präsident der Zentralschweizer Direktorenkonferenz für den öffentlichen Verkehr, zumal der Tiefbahnhof Luzern nur als eines von möglichen Nebenprojekten erwähnt wird?

Michel: Die Luzerner sehen nun das Glas halb leer und haben das Gefühl, etwas verloren zu haben. Ich hingegen sehe das halb volle Glas. Klar ist, als Begleitmassnahme zum Zimmerberg-Basistunnel II braucht es auch einen Ausbau des Knotens Luzern, beispielsweise mit einem Tiefbahnhof. Deshalb geht diesbezüglich für mich die Arbeit weiter.

Wie ist denn eigentlich die nun beschlossene Prioritätenordnung zu Stande gekommen?

Michel: Vor einem Jahr hat die Metropolitankonferenz an eine Fachgruppe den Auftrag gegeben, die für den Metropolitanraum wichtigsten Verkehrsverbindungen nach sachlichen Kriterien aufzuzeigen. Die Fachleute haben – unabhängig von politischen Meinungen – aufgezeigt, wo der grösste Handlungsbedarf für zukünftige Schieneninfrastruktur besteht.

Aber die heutige Plenarkonferenz des Metropolitanraums ist ja ein politisches Gremium.

Michel: Die Fachleute haben nur Entscheidungsgrundlagen geliefert. Diese entsprachen der Aufgabenstellung und waren nach sachlichen Kriterien nachvollziehbar. Damit diese Prioritätenliste nun gegenüber dem Bund vertreten und hoffentlich durchgesetzt werden kann, braucht es den politi-



Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel ist zufrieden.

BILD WS

schen Willen, den die Kantone und Gemeinden des Metropolitanraumes nun klar bekundet haben.

War es denn schwierig, sich auf die Prioritätenliste zu einigen?

Michel: Nein. Luzern hat sich natürlich für den Tiefbahnhof eingesetzt – und einen Achtungserfolg erzielt. Zwar lehnte eine Mehrheit es ab, den Tiefbahnhof als konkretes Projekt für den Ausbau des Knotens Luzern zu benennen, doch nicht wenige unterstützten

«Das wäre Kantönigeist.»

MATTHIAS MICHEL, VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTOR

dieses Begehren. Auch wir haben dafür gestimmt. Gleichzeitig wäre es problematisch gewesen, wenn der Luzerner Antrag angenommen worden wäre. Dann hätten sich auch andere gemeldet, um ihre Projekte in den Vordergrund zu rücken. Man hätte sich wohl politisch hochgeschaukelt. Aber der Metropolitanraum Zürich wäre in Bern nicht glaubwürdig, wenn er mit einem riesigen Programm angetanzt käme im Glauben, alle Bundesgelder auf diesen Raum binden zu können.

Der Tiefbahnhof Luzern muss also hinten anstehen. Aber wieso werden dann Ausbauten in Basel gefordert – das liegt doch ausserhalb des Metropolitanraums Zürich?

Michel: Das ist gerade der Beweis dafür, dass es nicht darum geht, dass jeder der acht Kantone im Metropolitanraum Zürich ein eigenes Projekt auf seinem Kantonsgebiet hat – das wäre Kantönigeist. Es werden diejenigen Projekte prioritär unterstützt und gefördert, welche für den Metropolitanraum als Ganzes den grössten Nutzen haben, unabhängig davon, wo genau sie sich befinden. Das zeigt, dass hier Fachleute die Entscheidungsgrundlagen geliefert haben.

Was macht Bern denn mit diesen Vorschlägen beziehungsweise den Forderungen der Metropolitankonferenz?

Michel: Dieses Projekt Schienenverkehr wurde deshalb mit hoher Priorität behandelt, weil derzeit in Bern die Vorarbeiten für die Bahn 2030 laufen. Wir wollen bewusst rechtzeitig und mit dem nötigen Nachdruck die für den Metropolitanraum Zürich vordringlichsten Projekte in diese Vorarbeiten einfließen lassen.

Wird diese Prioritätenliste denn beim Bund eine Wirkung haben und Eindruck machen?

Michel: Davon bin ich überzeugt: Der Metropolitanraum Zürich gilt als Wirtschaftsmotor der Schweiz und einer der führenden in Europa. Mit einem Viertel der Bevölkerung und fast 30 Prozent der Arbeitsplätze der Schweiz kommt man nicht an der gemeinsamen Meinung dieser acht Kantone und ihrer Gemeinden vorbei. Sowohl die Bundesverwaltung als auch National- und

EXPRESS

- ▶ Gestern tagte in Luzern die Metropolitankonferenz Zürich.
- ▶ Unter anderem wurden fünf prioritäre Schienenprojekte verabschiedet.

Kanton Luzern ist abgeblitzt

Die wichtigste politische Lobbyorganisation der Nordwestschweiz hat sich gestern in der Diskussion um die Bahn 2030 für fünf Topprojekte ausgesprochen (siehe Haupttext). Eine Mehrheit der 8 Kantone und über 100 Gemeinden lehnten es jedoch ab, den Luzerner Tiefbahnhof als konkretes Projekt für den Ausbau des Knotens Luzern festzulegen. Der Antrag der Luzerner Regierungsrätin Yvonne Schärli wurde von der Metropolitankonferenz mit 441 gegen 331 Stimmen abgeschnittert.

«Nicht verstanden»

Schärli hielt zuvor ein eindringliches Plädoyer. «Der Tiefbahnhof ist bereits in Planung. Die Zentralschweizer Regierungen und Bundesparlamentarier stehen hinter diesem Projekt. Der Kantonsrat sagte einstimmig Ja, und wir haben einen klaren Volksentscheid. Wenn nun der Tiefbahnhof nicht im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Tunnel erscheint, dann wird das hier nicht verstanden», sagte sie.

«Zu wenig Argumente»

Doch die Metrokonferenz hielt nichts von einem stärkeren Bekenntnis. Markus Traber, Chef des Amts für Verkehr im Kanton Zürich, erklärte: «Wir sind aus technischer Sicht zum Schluss gekommen, es gibt zu wenig Argumente, den Tiefbahnhof für den Knoten Luzern als einzig mögliche Massnahme zu nennen.»

Für den Metroratspräsidenten und Zürcher Regierungsrat Markus Nötter ist unbestritten, dass der Bahnknoten Luzern ausgebaut werden müsse. Für ihn hat der Tiefbahnhof aber nicht «dieselbe Flughöhe» der Topprojekte. «Da ist es heikel, wenn der Metrorat sagt, der Tiefbahnhof sei die einzig richtige Massnahme für Luzern.» Er fürchtet Konflikte, wenn der Metrorat später andernorts Projekte favorisiert, die beim Volk nicht genug Rückhalt haben könnten.

THOMAS OSWALD

Ständerat werden diese Meinung berücksichtigen müssen.

Andererseits fordert der Tessiner Wirtschaftspräsident Rico Maggi in seinem kürzlich vorgestellten Weissbuch über die Schweizer Verkehrspolitik, Ausbauprojekte wie die Bahn 2030 ersatzlos zu streichen.

Michel: Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird steigen. Ohne Ausbau kann diese aber nicht aufgefangen werden, viele würden auf ihr Auto ausweichen, der Verkehr würde sich also auf die Strasse verlagern – mit den bekannten Auswirkungen wie Staukosten. Deshalb ist das von Rico Maggi vertretene Szenario weder nachfragegerecht noch progressiv, wenn man einfach für einen Stopp plädiert.

Stopp heisst es nun erst einmal nicht für den Zimmerberg-Tunnel. Der Beitritt zum Metropolitanraum hat sich für Zug also schon gelohnt.

Michel: Ja. Es ist ein Jahr her, seit der Kantonsrat dem Verein Metropolitanraum beigetreten ist. Wir versprochen uns damals unter anderem die Entwicklung von gemeinsamen Anliegen innerhalb dieses Raumes, insbesondere auch von Verkehrsinfrastrukturen. In der kürzeren Zeit sehen wir diese Erwartung als erfüllt an. Dies ist der Tatbestand des Metropolitanraumes Zürich, dass er mit seinen Zielen und Strukturen handlungsfähig ist. Das gibt auch Zuversicht für die weiteren Projekte des Aktionsprogramms des Metropolitanraums.