



Zimmerberg-II-Tunnel: «Der Bund hat diesen schnellstmöglich zu realisieren», sagt der Zuger Volkswirtschaftsdirektor Michel dezidiert.

Bilder: Peter Fischli

## Regierungsrat Matthias Michel, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug

# «Schnell in Entscheiden und Realisieren»

**Der Kanton Zug ist für den Rest der Schweiz in vielen Dingen der Massstab für Prosperität und das effiziente Zusammenwirken von Politik und Wirtschaft. Doch nicht nur darin sieht Matthias Michel die Herausforderungen der Zukunft: Auch neue Infrastrukturen für den öffentlichen sowie für den motorisierten Individualverkehr – werden in den kommenden Jahren das Gesicht des Kantons prägen.**

«Luzerner Woche»: Herr Michel, wenn Sie an den 13. November 2009 denken, was fällt Ihnen dazu ein?

Matthias Michel: An diesem Tag wird die A4 durchs Knonaueramt eröffnet. In Zug hat man lange darauf gewartet.

Seit 40 Jahren ist die Autobahn beschlossene Sache – bereits am 17. Juni 1968 wurde das generelle Projekt für den Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze Zug/Zürich und Knonau durch den Bundesrat genehmigt. Da ist natürlich die Frage erlaubt: Wäre Zug auch da wo man heute ist, wenn im Kanton Zug die Dinge so viel Weile hätten?

In der Tat gehört es zu den Zuger Standortvorteilen, dass wir in der Entscheidungsfindung und Realisierung oft schnell sind. So rühmt uns die SBB, das Projekt Doppelspur Cham–Rotkreuz sei in Rekordzeit umgesetzt worden.

Doch gerade Strassenprojekte haben auch bei uns zum Teil eine sehr lange Geschichte hinter sich. Denken wir zum Beispiel an die über 100 Jahre alte Idee eines Stadttunnels unter der Stadt Zug – für den nun aber die Planung Konturen bekommt.

Auch im Bereich ÖV steht Grosses an: Die von Ihnen erwähnte Doppel-

spur für die S1 wird ab Dezember 2008 zwischen Cham und Rotkreuz einen 15-Minuten-Takt und Richtung Luzern einen 30-Minuten-Takt ermöglichen. Holt der Kanton Zug damit noch mehr gut bis hoch qualifizierte Leute in die ansässigen Betriebe?

Zug ist Teil des Wirtschaftsgrossraums Zürich. Durch die genannten Projekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird die Infrastruktur innerhalb dieses ganzen Raums an die Bedürfnisse angepasst. Damit erhöht sich die Verfügbarkeit gesuchter Arbeitskräfte, nebst Steuern der wichtigste Standortfaktor.

Wir begnügen uns aber nicht mit

ÖV-Projekten innerhalb unserer Kantonsgrenzen: Für den ganzen Raum Zentralschweiz–Zürich bis hin in die Ostschweiz wird diesbezüglich der Zimmerberg-II-Tunnel von zentraler Bedeutung sein: Der Bund hat diesen schnellstmöglich zu realisieren, ansonsten kann der öffentliche Verkehr der wachsenden Nachfrage nicht mehr entsprechen.

Spielt ein gut ausgebautes ÖV-Netz auch bei potenziellen Ansiedlern eine Rolle? Oder gehts mehr um Autobahn und die Nähe zu Zürich Airport?

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung von Seite 5

Letztlich geht es weniger um die einzelnen Verkehrsträger, sondern um eine optimale, effiziente Gestaltung der Mobilität im allgemeinen. Klar ist, dass bei Ansiedlungsgesprächen die Mobilitätsfragen immer zur Sprache kommen, und insbesondere ist die Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichem Verkehr (das heisst mit der Bahn) und mit dem Individualverkehr (A4) ein Thema.

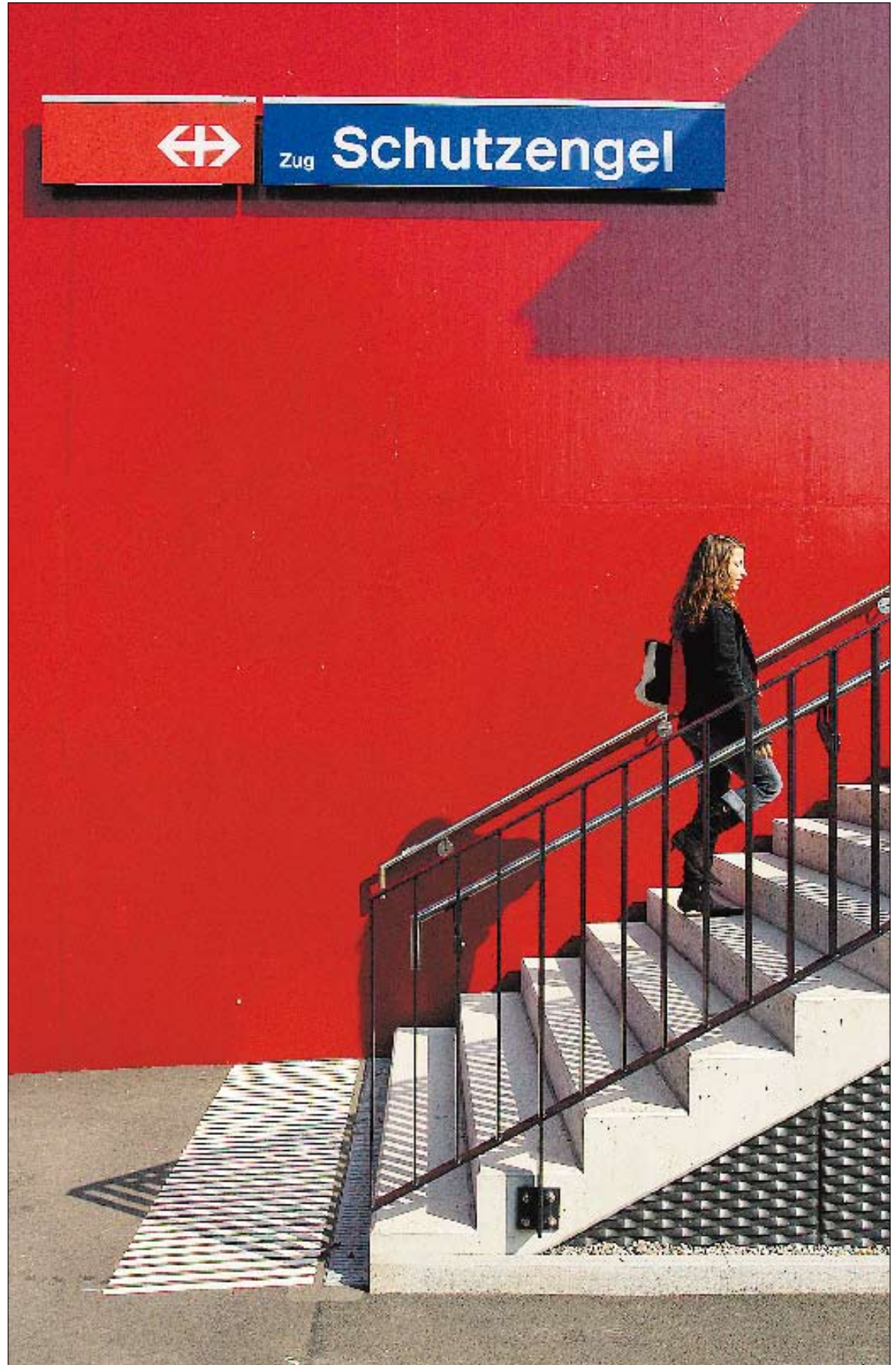
Aber auch das kantonsinterne ÖV-Netz lässt sich als Standortvorteil verkaufen. Wir kennen hier ansässige Unternehmen, welche von den Behörden bessere lokale Anbindungen ans ÖV-Netz fordern. Deshalb planen wir als nächsten Ausbauschritt eine optimierte Feinverteilung mit separaten Trassen für Busse.

*Stichwort räumliches Wachstum: Der Kanton wächst um die Zentren. Und zwar rasant. Ist es denkbar, dass Zug, Oberwil und Baar respektive «Ennetsee» Cham, Hünenberg, Rotkreuz früher oder später zu einem politischen Gemeinwesen zusammenwachsen?*

Mit dem kantonalen Richtplan werden die Gemeinden raumplanerisch nach wie vor auseinander gehalten. Politisch erkenne ich eher ein Zusammenrücken und -wirken als ein Zusammenwachsen: Unter dem Namen «Zugwest» sind die Ennetseegemeinden Cham, Hünenberg, Risch daran, in der Standortentwicklung verstärkt zusammenzuarbeiten. Auch eine gemeinsame Schule auf der Gemeindegrenze wird realisiert. Die allfällige politische Fusion von Gemeinden dürfte jedoch eine Sache der übernächsten Generation sein.

*Das Projekt Stadion Herti Zug, eine Mischnutzung von Eisstadion, Gewerbe, Wohn- und Bürohochbau, ist durch. Demnächst steht die Abstimmung über die Bebauung auf dem alten Kantonsspital-Areal an. Kann man von einem Bauboom sprechen?*

Es ist kein Bauboom für sich allein gesprochen, sondern Ausdruck der steten wirtschaftlichen Prosperität. Da von über 70 000 Arbeitneh-



Beispiel Stadtbahn Zug: «Auch das kantonsinterne ÖV-Netz lässt sich als Standortvorteil verkaufen», sagt Regierungsrat Matthias Michel. BILD SBB

menden über 20 000 werktäglich in den Kanton pendeln, erklärt es sich von selbst, weshalb die Nachfrage nach Wohnraum viel grösser als das Angebot ist. Wichtig ist, dass

die bauliche Entwicklung durch den kantonalen Richtplan und die gemeindlichen Ortspläne klar definiert sind; es gibt also kein grenzenloses Bauen.

*Der Kanton ist ja auch in Sachen Bevölkerungswachstum über dem schweizerischen Durchschnitt; was*

Fortsetzung auf Seite 9

Fortsetzung von Seite 7

*tut man zum Beispiel für die Wohnsituation der Mittelstandsbevölkerung?*

Es kommen jährlich rund 1000 neue Wohneinheiten auf den Markt. Und dennoch reicht dies nicht, um die Nachfrage zu stillen. Der Wirtschaftsraum Zug ist eben weit grösser, als dies die Kantongrenzen darstellen. Aufgrund der Raum- und Ortsplanung bestehen noch Möglichkeiten zum Bauen; und meiner Meinung nach könnte man noch viel mehr in die Höhe bauen, um den verfügbaren Wohnraum auf gleicher Fläche zu erhöhen – im wörtlichen Sinn. Um erschwinglichen Wohnraum zu fördern, hat unser Kanton (als einer

der wenigsten) ein Wohnraumförderungsgesetz, das die Mieten weit über tausend Wohnungen preislich vergünstigt hat. Es soll derzeit mit neuen Instrumenten und Krediten erweitert und damit wirksamer werden.

*Allianzen mit Nachbarn. Zug schaut in Sachen Wirtschaft nach Norden, wenn es um Weiterbildung geht aber auch nach Luzern und Aarau. Aber wenn es um Ansiedlungen geht, denkt man innerhalb der Kantongrenzen – ist das nicht noch von gestern?*

Es liegt vorerst in der Natur unseres föderalistischen Staates, dass eine Ansiedlung im einzelnen Kanton erfolgt, nicht kantonsübergreifend. Das ist in anderen Kantonen nicht

anders. Ansiedlungen geschehen aber aufgrund der Rahmenbedingungen; nur wenn diese gut sind, entscheidet sich eine Unternehmung hier zu bleiben oder hierhin zu kommen. Und diese Rahmenbedingungen erfordern oft kantonsübergreifendes Wirken, nämlich im Grossraum Zürich, zu welchem wir gehören.

So engagieren wir uns für gute Verkehrsinfrastrukturen in der Zentralschweiz und in Zürich, so etwa setzen wir uns politisch für den Zimmerberg-Tunnel und für einen international wettbewerbsfähigen Flughafen ein.

Wir sind aktiv in der neuen «Metropolitankonferenz Zürich», wo es um die Entwicklung des weit verstandenen Wirtschaftsraumes Zürich geht. Schliesslich berücksichtigen wir, dass wir selber keine grossen Infrastrukturen erstellen, wenn diese sinnvoller in Zürich oder Luzern stationiert sind. Beispielsweise Technopark, Hochschulen, grosse Kultureinrichtungen, Konferenzzentren.

*Man misst auch im europäischen oder globalen Umfeld: Im April war Zug nach Peking, Mumbai, Neu-Dehli und Dubai Konferenzort für das International Business Linkage Forum. Was genau hat der Kanton an Ideen, Kontakten und Erkenntnissen aus diesem Forum ziehen können?*

Es hat sich gezeigt, dass auch ein kleiner Ort wie Zug mit «grossen» Standorten mithalten kann, wenn die entsprechenden Verbindungen geknüpft werden können. Positiv für uns war, den Wirtschaftsstandort Zug ins Gespräch bringen zu können. Daneben haben sich viele Kontakte ergeben, und es ist uns bekannt, dass Zuger Unternehmer

während dieses Forums internationale Geschäftsleute kennen gelernt haben, mit denen sie nun aktiv ins Geschäft kommen. Asien wird bekanntermassen immer wichtiger, und wenn Asien hierhin kommt, anstatt dass wir nach Asien reisen, muss man diese Gelegenheit ergreifen.

*Das Original und die Kopien: Hat Zug einen Imagevorsprung? Der Rest der Schweiz nimmt sich den kleinen Kanton als Vorbild, aber hinkt immer hinterher...*

Ob es wirklich einen Imagevorsprung gibt, möchte ich nicht beurteilen – das ist ja eine Frage des Standpunkts des Betrachters. Und eins zu eins kopieren lässt sich bekanntlich wenig. Unser Erfolg ist sicher damit begründet, dass wir Gegebenheiten wie die Kleinheit des Kantons bewusst ausnutzen: Die kurzen und direkten Wege innerhalb der Wirtschaft und zwischen Wirtschaft und Behörden, die nahe und genaue Kenntnis der Bedürfnisse von Unternehmen und die Bereitschaft, gemeinsam konstruktive Lösungen zu finden, zeichnen uns aus. Da aufgrund unserer Kleinheit die Dimensionen und damit auch das Risiko begrenzt sind, haben wir auch den Mut für Pilotprojekte, die dann anderswo Schule machen. Diese basieren oft auf der Zusammenarbeit mit Privaten: Wir nutzen das Know-how privater Institutionen, denen wir die Erfüllung öffentlicher Aufgaben anvertrauen (zum Beispiel wird das Regionale Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) von einem privaten Verein getragen). Die nun überall propagierte Public Private Partnership (PPP) hat bei uns im Kanton Zug Tradition.

Erwin Rast



Matthias Michel: «Wohnraumgesetz soll erweitert und damit noch wirksamer werden.»

#### Die Meldung

Zug, Zürich und Nidwalden sind nach einer Studie der Credit Suisse die Kantone mit den besten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die unattraktivsten Standorte sind demnach das Wallis, Neuenburg und Jura.

Der CS-Standortqualitätsindikator misst jedes Jahr die wirtschaftliche Attraktivität von Kantonen und Regionen anhand der Faktoren Steuerbelastung, Ausbildungsstand der Bevölkerung, Verfügbarkeit von Hochqualifizierten sowie Verkehrslage.

Bereits im 2004 besetzten Zug, Zürich und Nidwalden die Spitzenplätze.