

Anzeige

www.jederch

JEDE(R) FÜR J.EDER

Ständeratswahlen 18. Oktober 2015

Direktion des Innern

Regierung heisst den «Kirschtortenplatz» gut

Gemäss Regierung kann der Platz nach dem Zuger Gebäck benannt werden.

Der Zuger Stadtrat entschied am 10. September 2013, dass der Platz an der Ecke Gott-

hard-/Alpenstrasse Kirschtortenplatz heissen soll. Hier, so der Stadtrat, habe der Konditor Heinrich Höhn 1915 die Zuger Kirschtorte erfunden und den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Torte gelegt. Die Neubenennung begründete der

Stadtrat mit der 400-jährigen Kirschkultur in der Stadt Zug und mit der Bekanntheit der Torte. Gegen den Stadtratsbeschluss wurde Beschwerde erhoben. Nachdem diese abgewiesen wurde, gelangte der Beschwerdeführer am 13. April

2015 mit einer Verwaltungsbeschwerde an den Regierungsrat, der nun den Stadtrat in seiner Entscheidung stützt. Formal, so die Regierung, sei der Stadtrat richtig vorgegangen und auch sonst spreche nichts gegen den Namen. **pd**

Bahnverkehr

Komitee appelliert für eine Tunnelvariante

Ein überparteiliches Komitee propagiert den Ausbau der bestehenden Stammlinie anstelle der zweiten Etappe des Zimmerberg-Basistunnels.

Marcus Weiss und Alina Rütli

Mit dem Ja zur eidgenössischen Abstimmung zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) im Februar 2014 wurden die Weichen für den Zimmerberg-Tunnel II gestellt. Die Lückenschliessung zwischen dem linken Zürichseeufer und dem Kanton Zug ist zwar erst bis 2030 vorgesehen. Jedoch ist die Planung bereits im Gange. Das Projekt des Zimmerberg-Basistunnels II (ZBT II) sieht den Bau einer Röhre von Thalwil bis zum Baarer Littl vor. Nach Meinung des überparteilichen Komitees «Doppelspur Zimmerberg light» scheint jedoch die Umsetzung dieses Bahnausbaus nicht greifbar. Das Komitee fordert stattdessen eine «pragmatische und vor allem schnell realisierbare Lösung».

Linienführung wirkt sich auf die Landschaft aus

Einen Vorschlag für eine alternative Routenführung schlägt das Komitee «Doppelspur Zimmerberg light» gleich selber vor. Doch was sind die Überlegungen der Initianten, und wie würden sich die in Betracht gezogenen Linienführungen auf die Baarer Landschaft auswirken? Diese Fragen beantwortete das Komitee am Mittwoch vergangener Wo-



Martin Stuber zeigt den Bereich, wo die Linie vom Zimmerberg-Basistunnel in die bisherige Strecke einmünden müsste. Foto Marcus Weiss

che im Rahmen einer Exkursion durch das Gebiet des vorgesehenen Tunnelportals. Die Begehung begann beim Weiler Bofeld nördlich von Deinikon. Dort überführt eine Strassenbrücke vom Albistunnel in Richtung Baar die Bahnlinie.

Der Standort bietet einen guten Überblick über die bereits bestehenden Verkehrsbauten. «Hier sehen Sie, wie komplex die Einbindung der vom Zimmerberg-Basistunnel herkommenden Bahnlinie in die bestehende Trasse wäre», erklärte

Martin Stuber, Co-Präsident des Zimmerberg-light-Komitees. Der alt Kantonsrat der Alternativen die Grünen wies bei seinen Ausführungen in die Richtung des prominent in der Landschaft stehenden Autobahnviadukts und erklärte, dass der von dieser Position aus sichtbare Abschnitt nur ein Teil des Brückenbauwerks sei.

Komitee will den Viertelstundentakt erreichen

«Es liegt da hinten eine markante Geländerippe quer zur Autobahnachse, und jenseits davon setzt sich die Brücke fort», so Stuber. Genau dieser Höhenzug sei es auch, der die Neubaustrecke des Zimmerberg-Basistunnel in die Baarer Ebene so kompliziert mache. Auf den Projektunterlagen ist zu sehen, dass die Rippe gemäss den Planungen von 1998 in einem eigenen kurzen Tunnel unterfahren würde. Erst nördlich des Weilers Bofeld, am Westfuss des kleinen Waldhügels, würde die Strecke wieder ans Tageslicht führen. Weniger aufwendig und rascher realisierbar wäre gemäss Stuber ein Ausbau der bestehenden Bahnlinie, die Baar via Sihlbrugg-Station und Horgen-Oberdorf mit zwei relativ kurzen Tunnels an die linksseitige Zürichseelinie anbinden würde. Um zu veranschaulichen, wie sich die Situation am südwestlichen Ende eines ausgebauten Albistunnels präsentieren würde, führte Martin Stuber die Gruppe der Bahnlinie entlang bis in die Nähe des bestehenden Tunnelportals. «Hier wäre bei einer zusätzlichen Tunnelröhre kein

zweiter Bahndamm nötig, es bräuchte lediglich eine kurze Brücke über den Littibach», ist Stuber überzeugt.

Über eine Spitzkehre beim Weiler Büni gelangten die Exkursionsteilnehmer zum letzten Schauplatz. Hier hätte gemäss den Plänen von 1998

«Hier wäre bei einer zusätzlichen Tunnelröhre kein zweiter Bahndamm nötig, es bräuchte lediglich eine kurze Brücke über den Littibach.»

Martin Stuber, Co-Präsident des Zimmerberg-light-Komitees.

der Zimmerberg-Basistunnel wieder ans Tageslicht treten sollen. Laut Martin Stuber müsste die Bahnlinie, nachdem sie kurz zuvor noch den alten Albistunnel unterquert hat, in schrägem Winkel das Tal des Lissibachs passieren. Die Pfeiler der Autobahnbrücke könnten dabei unangetastet bleiben und dann in den kurzen Anschlussstunnel nach Bofeld eintauchen.

«Wir wollen so rasch wie möglich den Viertelstundentakt zwischen Luzern und Zürich, und wir glauben, dass dies mit dem Projekt Zimmerberg light wesentlich schneller und günstiger möglich wäre», so das Fazit des Komiteesprechers.

Die «Light»-Variante

Vor- und Nachteile des Projekts

Das Komitee führt in seiner Argumentation für die «Light»-Variante im Wesentlichen die Zeitersparnis bei der Umsetzung, tiefere Kosten, die Aufrechterhaltung des Umsteigeknotens Thalwil sowie die Etappierbarkeit an. Hinzu kommen weniger drastische Eingriffe ins Landschaftsbild im Gebiet des künftigen Tunnelportals bei Baar, wo beim Bau des Basistunnels auch der Installationsplatz zu liegen käme. Dem gegenüber steht eine Reihe von Argumenten, die für einen Bau der zweiten Etappe des Zimmerberg-Basistunnels sprechen. Bei einem Verzicht würde auf dieser Route der Zeitgewinn von 3 bis 4 Minuten gegenüber der Zimmerberg-Tunnel II-Variante wegfallen, und die rund 100 Millionen Franken, die für den Bau des unterirdischen Verzweigungsbauwerks bei Thalwil vorinvestiert wurden, wären verloren.

Ob bei der Beibehaltung der «Bergstrecke» das ganze Fahrplangefüge der neuen Eisenbahn-Alpentransversale aus dem Lot geraten würde, scheint unter Fachleuten umstritten. Ein am Anlass anwesender Experte, der in seiner Laufbahn Eisenbahngesellschaften in ganz Europa beraten hatte, vertrat aber diese Meinung. **mwe**

Rotkreuz

Das Areal «Suurstoffi» als städteplanerisches Vorbild

Mit dem Bau der Hochschule Luzern auf dem «Suurstoffi»-Areal wird Rotkreuz zum Bildungsstandort. Das hat weitreichende Folgen.

Hansruedi Hürlimann

«Herausforderung» war ein zentrales Stichwort am Wirtschaftsausschussforum, zu welchem der örtliche Gewerbeverein sowie die CVP und die FDP eingeladen hatten. Vertreter von Novartis skizzierten in einleitenden Referaten die bisherige und zukünftige Entwicklung des «Suurstoffi»-Areal, was in gutem Kontakt mit dem Kanton und der Gemeinde realisiert werde. Das hörte Gemeindepräsident Peter Hausherr nicht ungern. «Rotkreuz ist früher auf keinem Unternehmerradar

aufgekreuzt», so seine Erfahrung. Und weiter: «Es brauchte viel Energie, um das Bild zu transformieren.»

Das Rotkreuzer Areal als Wachstumsmotor

Anschliessend leitete Dani Steigmeier von Radio Sunshine eine Talkrunde mit dem Gemeinderat sowie Oskar Freimann vom Gewerbeverein zum Thema «Standortbestimmung anhand des Beispiels «Suurstoffi»». Womöglich ist der Name des Geländes, auf dem im Jahr 1909 eine Sauerstoff-Fabrik den Betrieb aufnahm, durchaus symbolhaft zu verstehen. Sauerstoff als Lebenselixier scheint nebst den Unternehmern auch die Behörden zu beflügeln. Alle Mitglieder in der Runde waren sich einig, dass die Entwicklung in der «Suurstoffi» in der Gemeinde auf ver-



Das «Suurstoffi»-Areal in Rotkreuz. **pd**

schiedenen Ebenen einen positiven Schub ausgelöst habe, der auch weiterhin spürbar sein werde. Das gilt namentlich für die Verkehrsinfrastruktur, die mit dem hohen Tempo allerdings nicht immer Schritt halten kann, wie Bauchef Ruedi Knüsel bestätigte. Immerhin

will man die geplante Personenüberführung Ost nach Möglichkeit zusammen mit der Hochschule eröffnen. Diskutiert werden auch ein vermehrter Halt der Interregio-Züge und eine zusätzliche Anbindung an die Autobahn.

Neben millionenschweren Investitionen für den Verkehr braucht es Geld für den Hochwasserschutz und den Ausbau der Volksschule. Laut Markus Scheidegger rechnet man in den nächsten Jahren mit zusätzlich 200 Schulkindern, was unter anderem Auswirkungen auf die Raumplanung hat. Mit Kindern, die aus 41 verschiedenen Nationen stammen, ist die Integration ein Dauerthema, insbesondere, was die Berufswahl betrifft. Der zunehmende Drang ins Gymnasium und damit in die akademische Laufbahn fordert vom Gewerbe ein

vermehrtes Engagement, um entsprechend qualifizierten Nachwuchs zu bekommen.

Oskar Freimann skizzierte die Anstrengungen, die in diesem Sinn mit der Oberstufe unternommen werden. Positive Auswirkungen erhoffen sich die KMU von der Gewerbeausstellung, die mit 60 Teilnehmern am 20. und 21. November in der Sporthalle Rotkreuz stattfindet.

Leben und Dynamik dank gesellschaftlicher Mischung

Gemeinderat Roland Zerr bezeichnete das «Suurstoffi»-Areal als ein «städteplanerisch vorbildliches Wohn- und Arbeitsgebiet, verkehrsfrei und mit einer gut durchmischten Bevölkerung». Die gesellschaftlichen Gruppen würden Leben und Dynamik ins Quartier bringen, ist Zerr überzeugt.

Gesundheit

Eine Änderung der Verordnung

Der Kanton Zug regelt als erster Kanton die Tätigkeit von medizinischen Praxisassistentinnen und -assistenten. Diese werden künftig – sofern sie entsprechend ausgebildet sind – auf Anordnung der Ärztin oder des Arztes beispielsweise Patienten mit einer chronischen Erkrankung betreuen können.

Tierphysiotherapeuten können nun selbstständig arbeiten

Dazu gehören unter anderem Routinetests bei Personen mit Diabetes oder mit einer chronischen Lungenerkrankung. Mit diesem Schritt werden die Ärzte in der Grundversorgung entlastet. Neben dieser Änderung werden Tierphysiotherapeuten mit einem eidgenössischen Diplom zur selbstständigen Tätigkeit zugelassen. **pd**