

## Die Mehrheit sagt Ja zum Stadttunnel

**UMFRAGE** Das Jahrhundertprojekt hat gute Chancen. Zumindest zum jetzigen Zeitpunkt hat es deutlich mehr Befürworter als Gegner.

CHRISTIAN VOLKEN  
christian.volken@zugerzeitung.ch

Er wird als Jahrhundertprojekt bezeichnet, und das zu Recht: Mit einem unterirdischen Tunnelsystem, dem sogenannten Stadttunnel, soll der Transitverkehr, der sich heute durch die Stadt Zug wälzt, unter den Boden verschwinden. Auf 890 Millionen Franken werden die direkten Kosten geschätzt. Eine riesige Investition für Zug, die für viele zu einer Unzeit kommt – denn momentan ist auch beim Kanton Sparen angesagt.

Die Mehrheit im Kantonsrat hat in der ersten Lesung am 11. Dezember beschlossen, für die Finanzierung alle Beteiligten in die Pflicht zu nehmen. Zwar kommen 500 Millionen Franken aus der Kantonskasse (Spezialfinanzierung Strassenbau: 255 Millionen, allgemeine Staatsrechnung: 235 Millionen), doch für 100 Millionen soll die Stadt Zug selber aufkommen müssen (und zusätzlich für 40 Millionen für Verkehrsberuhigungen im Stadtzentrum). 300 Millionen schliesslich zahlen voraussichtlich die Zuger Autohalter: Die Motorfahrzeugsteuer wird während rund 30 Jahren um 25 Prozent erhöht – oder einfach solange, bis die 300 Millionen beisammen sind.

Noch steht die zweite Lesung und somit die Schlussabstimmung bevor: Falls sich der – nach den Wahlen neu zusammengesetzte – Kantonsrat Ende Februar für den Stadttunnel ausspricht, soll das Volk am 14. Juni das letzte Wort haben über ein Bauvorhaben, das die Situation des Verkehrs, aber auch das Gesicht der Innenstadt, für kommende Generationen prägen wird.

### Repräsentative Antworten

Was gäben manche Politiker darum, in der jetzigen Entscheidungsphase den Puls der Bevölkerung in Sachen Stadttunnel fühlen zu können. Ihnen sei gesagt: Wäre heute Abstimmungssonntag, hätte sich eine Mehrheit für den Stadttunnel ausgesprochen. So lautet das Kernresultat einer Umfrage, die

unsere Zeitung bei den Marktforschern von Demoscope in Auftrag gegeben hat. 47 Prozent von 1010 Befragten haben sich dabei für den Stadttunnel ausgesprochen, 31 Prozent dagegen. Noch relativ gross ist der Anteil der Unentschlossenen: Er liegt bei 18 Prozent. Die übrigen vier Prozent der Befragten machen keine Angaben oder wissen keine Antwort.

Die Umfrage stellt zwar nur eine Prognose dar, steht aber gemäss Werner Reimann, dem Verantwortlichen der Umfrage, auf einer soliden Grundlage: Insgesamt gaben 92 Prozent der Befragten an, überhaupt schon vom Stadttunnel gehört zu haben. «Das ist ein eher überraschend hoher Wert. Aber dadurch hat die Umfrage eine gute Basis», sagt der Meinungsforscher.

In der Stadt Zug haben nur gerade 1,4 Prozent der angefragten Personen (drei von 187) noch nie etwas von einem Stadttunnel gehört. Das Thema ist praktisch allen bekannt. In den übrigen Talgemeinden wissen neun von zehn

Personen grundsätzlich Bescheid, in den Berggemeinden sind es 93 Prozent.

### Unterschiedlich skeptisch

Die Unterschiede zwischen den Regionen sind insofern aufschlussreich, als der Stadttunnel ja zur Verkehrsentslastung der Stadt Zug dienen soll, aber – wie die Tangente Baar-Zug oder die Umfahrung Cham-Hünenberg, ein kantonales Projekt ist. Spielt die Solidarität, gönnt man den Stadtzugern, dass ihre Innenstadt aufgewertet wird? Dazu fördert der Vergleich zwischen Berg, Tal und Hauptstadt Interessantes zu Tage: In den Berggemeinden kann man sich recht gut mit dem Grossprojekt abfinden: 45 Prozent Befürwortern stehen 32 Prozent Gegner gegenüber. In den Talgemeinden ist die Zustimmung noch deutlicher 48 Prozent sagen Ja zum Stadttunnel, 28 Prozent Nein.

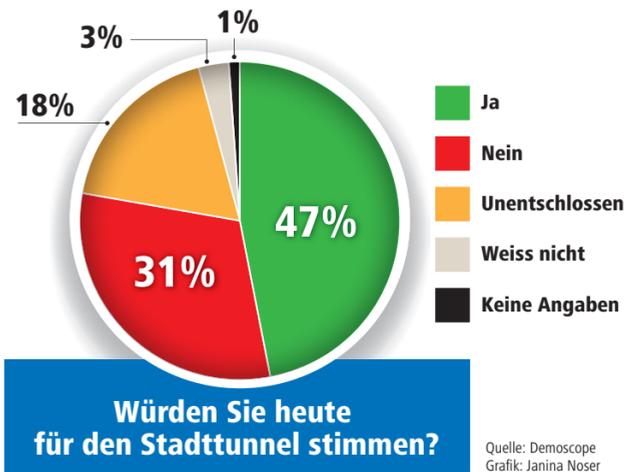
Am meisten Zweifel, ob das annähernd eine Milliarde kostende Projekt auch einen entsprechenden Nutzen bringt, herrscht dort, wo dieses dereinst

auch seine Wirkung zeigen soll – in der Stadt Zug selber. Dort gibt es mit einem Anteil von 38 Prozent deutlich mehr Skeptiker und mit 43 Prozent auch weniger Befürworter als anderswo. Hier sieht Meinungsforscher Reimann die Möglichkeit, dass die Werte sogar noch näher beieinander liegen: «In dieser Umfrage liegt die Unschärfe bei etwa drei Prozent.» Rechnerisch wäre es möglich, dass in der Stadt eine schmale Mehrheit den Stadttunnel nicht will. Dabei sind in der Stadt Zug auch mehr Entscheide schon gefällt als anderswo: Noch 16 Prozent geben an, sie seien unentschlossen.

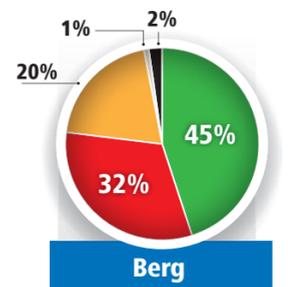
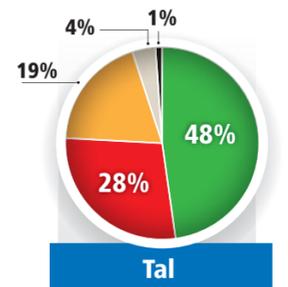
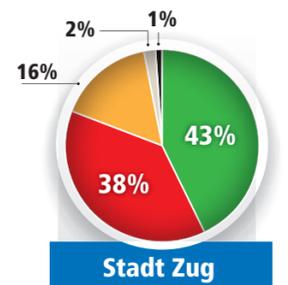
Markant ist interessanterweise, dass Männer den Stadttunnel eher befürworten: jeder zweite will ihn. Bei den Frauen sind nur 44 Prozent Befürworterinnen. Es bestätigt sich zudem die Haltung der politischen Lager: Die Tunnel-Befürworter sind bürgerlich dominiert (55 Prozent) die Tunnel-Gegner linksgrün (51 Prozent).

### Schlüsselfrage sind die Kosten

Welche Gründe machen Zuger zu Gegnern des Entlastungsprojekts? Die Befragten konnten bei der Befragung ihre Argumente frei nennen, es gab keinen Auswahlkatalog. Eine einzige Antwort dominiert haushoch: Der Stadttunnel koste zu viel. Diese Meinung vertritt mit 57 Prozent die Mehrheit aller Befragten. Dieser Wert bedeutet, dass sogar Befürworter sich an den Kosten stören. Wie die Grafik (siehe Seite 12) zeigt, summieren sich in der Folge viele Gründe für eine Ablehnung, die einzeln nicht ins Gewicht fallen. Je rund 7 Prozent gab als nachteilig an, dass mit mehr Strassen einfach wieder mehr Verkehr angezogen werde, dass es während der Bauzeit zu Problemen kommen könne oder dass für die Fi-



### Resultate nach Regionen



Fortsetzung auf Seite 12



**92%**  
haben schon vom Stadttunnel gehört

**55%**  
der Befürworter bezeichnen sich als bürgerlich

**50%**  
der Männer befürworten den Stadttunnel

**1,4%**  
der Stadtzuger wissen nichts von einem Stadttunnel

Autos und Busse bleiben in der Vorstadt im Stau stecken. Diese alltägliche Szene ist für die Mehrheit der Zuger ein Ärgernis.  
Bild Stefan Kaiser

# Der Verkehr stört auch den Kritiker

**REAKTIONEN** Der Baudirektor und eine ehemaliger Regierungsrat haben in Sachen Stadttunnel das Heu nicht auf der gleichen Bühne. In einigen Punkten allerdings schon.

CHRISTIAN VOLKEN  
christian.volken@zugerzeitung.ch

Die Umfrage unserer Zeitung (siehe Seite 11) liefert einen repräsentativen Stimmungsbarometer, wie die Bevölkerung des Kantons Zug zum Projekt Stadttunnel steht. Die Meinung der 1010 Zugerinnen und Zuger interessiert auch Baudirektor Heinz Tännler, dessen Departement federführend ist. In einer ersten Reaktion zeigt er sich erfreut über die Zustimmung, welche die Zuger Bevölkerung «mit einer deutlichen Differenz» geäussert hat.

**«Die gut Vorteile erklären»**

«Das Resultat zeigt, dass wir mit dem Projekt Stadttunnel nicht falsch liegen und dass es ein gutes Projekt ist.» Es zeige aber auch, dass man noch viel werde unternehmen müssen, um die Zustimmung des Volkes zu erhalten. «Bisher haben wir von den Behörden her noch wenig unternehmen können, weil ja der Kantonsrat noch in Beratung ist.»

«Das grosse Argument gegen den Stadttunnel sind die Kosten und die Finanzierung», sagt der Baudirektor. Doch in jüngerer Zeit hätten sich vor allem die Gegner des Projekts zu Wort gemeldet, etwa in Leserbriefen oder auch in der Kantonsratsdebatte. «Viele Befürworter wurden bisher nicht gehört», stellt Tännler fest. «Damit die Stimmbürger die Vor- und Nachteile abwägen können, müssen wir die weiterführenden Vorteile gut erklären», sagt



So könnte die südliche Einfahrt von der Artherstrasse in den Stadttunnel aussehen. PD

Tännler, «diese gibt es über die Verkehrsentslastung hinaus.» Er spricht die Massnahmen unter dem Titel Zentrum Plus an, mit denen die dereinst verkehrsberuhigte Stadt Zug attraktiver werden soll. «Für die kommenden

Generationen», so Tännler, «soll die Stadt ein anderes, lebenswerteres Gesicht erhalten.» Aber eben, es sei gut möglich, dass die eine oder andere Person die Vorzüge, die das Projekt bringe, nicht im Detail kenne. Doch «der Stadttunnel ist ein sehr gutes Projekt mit sehr hohem Nutzwert», ist Heinz Tännler überzeugt.



**«Das Resultat zeigt, dass wir mit dem Projekt Stadttunnel nicht falsch liegen.»**

HEINZ TÄNNLER, BAUDIREKTOR

Seine Begründung: In Zug treffe man auf sandigen Untergrund, «die Folgeprobleme haben sich traurigerweise ja auch bei der Vorstadtkatastrophe gezeigt». Auch relativiert er die Verkehrsentslastung, denn es werde auch Quar-



**«Das Volk ist kaum bereit, so viel für eine Verkehrsverschiebung zu bezahlen.»**

PATRICK COTTI, STADTTUNNEL-KRITIKER

tiere geben mit mehr Verkehr als heute, etwa beim Herti und an der Aegeri-strasse.

Doch die grundsätzliche Kritik Cotti richtet sich an die grossen Dimensionen des Werks, mit dem «fünf bis zehn Minuten täglicher Stau behoben werden» sollen. Viele Stimmen, aber auch der Bund fänden, das Projekt sei einfach überbissen.

**«Massive Auswirkungen»**

Die Bevölkerung wisse noch wenig über das Ausmass und die Kostenfolgen, mutmasst Cotti. «Auch die Bautätigkeit selber wird massive Auswirkungen auf die ganze Stadt haben», fügt der Kritiker an. An der Baustelle Rothuswiese beispielsweise entstehe der Tunnel im Tagebau: «Dort soll ein 30 Meter breites Loch gegraben werden.»

Nicht einverstanden ist Patrick Cotti auch mit den Massnahmen für die attraktivere Stadt. «Offenbar ist es die Vorstellung, leere Flächen und ein steriles Stadtzentrum zu schaffen», bemängelt er, «die Rössliwiese sei nicht zum Picknicken da, meint etwa der Zuger Baudirektor Heinz Tännler.» Doch bloss mit Freiflächen – wie etwa dem Arenaplatz – schaffe man keine städtische Lebensqualität, «es braucht Visionen, auch für die Jungen.» Auch die Begeisterung des Gewerbes könnte sich gemäss Cotti in Grenzen halten: Läden würden durch die Verkehrsführung massive Erschwernisse erleben.

Die Sparmassnahmen des Kantons Zug träfen schon heute, vor der abzu-sehenden massiven Verschuldung, die Familien, soziale Leistungen und die Schulen. «Das Volk wird deshalb kaum bereit sein, soviel für eine Verkehrsverschiebung zu bezahlen», mutmasst Cotti. Besonders stört er sich daran, dass man keine Alternativen gelten lässt, «doch die Leute goutieren es nicht, wenn es heisst: «Vogel friss oder stirb.» Bei der geplanten Volksabstimmung so mutmasst er deshalb, könnte es eng werden.

Fortsetzung von Seite 11

## Die Mehrheit sagt Ja zum Stadttunnel

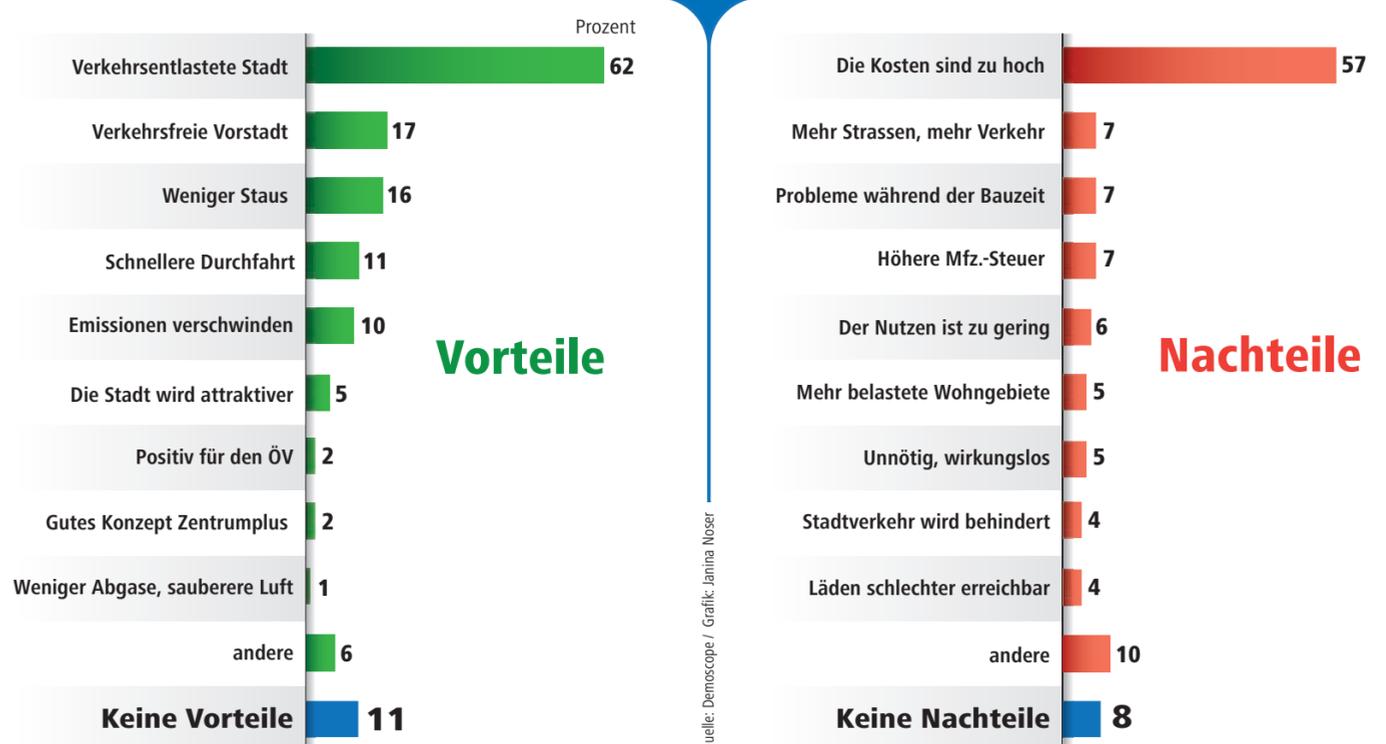
nanzierung 300 Millionen Franken durch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer generiert werden sollen. Ferner gibt es Ängste, dass der Verkehr zum Teil in Wohnquartier verlagert wird. Rund vier Prozent der Befragten stören sich am Grundgedanken der Verkehrsführung: Die freie Zufahrt in die Stadt werde behindert, sagen sie. Ähnlich oft wird genannt, dass die Verkehrseinschränkungen Nachteile für Geschäfte und Restaurants bringt. Für völlig unnötig und wirkungslos halten das Projekt rund fünf Prozent der Befragten.

Auch bei den Nennungen der Vorzüge, die der Stadttunnel bringen soll, dominiert eine einzige Antwort: 62 Prozent aller Befragten sehen den Nutzen, dass die Stadt vom Verkehr entlastet wird.

Aus den Antworten lässt sich auch herauslesen, dass in der Frage um den Stadttunnel nicht nur kategorisch Ja oder Nein gesagt wird: Von jenen, die sich gegen das Vorhaben aussprechen, geben rund ein Drittel an, dass ein Stadttunnel durchaus auch Vorteile bringen könne. Für sie ist ihr heutiges Nein ein Abwägungsentscheid. Das wird noch deutlicher, wenn man Befürworter fragt, ob der Stadttunnel auch Nachteile bringe. 86 Prozent, jener, die sich für den Stadttunnel aussprechen, glauben, dass er auch Nachteile mit sich bringen wird.

### Frage: Was sind aus Ihrer Sicht die Vor- und Nachteile der Vorlage?

Bei der Befragung waren mehrere Antworten möglich



ANZEIGE

# 2. Januar & Sonntag 4. Jan. offen

**Dierikon-Luzern**

Ihr Schweizer Fachgeschäft **möbel märki**

Grosser Abverkauf auf riesiger Fläche: 500 Artikel bis zu **50% Rabatt!**

Dierikon-Luzern, Industriestr. 1, Autobahnausfahrt «Buchrain», Hauptstrasse Luzern-Zug, vis-à-vis McDonald's, 2. Jan. 9-17 Uhr / Sonntag 4. Jan. 10-17 Uhr moebelmaerki.ch