

## Baukredit bald an der Gemeinde

**ZUG red/kk.** Am Dienstagabend fand im Burghausaal die Versammlung der Bürgergemeinde Zug zur Rechnung 2014 statt. 205 Bürger besuchten die Versammlung, die von Bürgerpräsident Rainer Hager wie schon in der Vergangenheit sehr speditiv geleitet wurde. Die Jahresrechnung wurde dabei einstimmig genehmigt und von den erfolgten Einbürgerungen Kenntnis genommen.

Liegenschaftsverwalter Markus Wetter informierte über den Stand der Planung von 49 altersgerechten Wohnungen im Waldheim (wir berichteten). Die Arbeiten kämen zügig voran, verriet Wetter und ergänzte: «Der Zeitplan sieht vor, den Bürgern an der nächsten Versammlung im Dezember den Baukredit zum Beschluss zu unterbreiten.

### Seniorenzentrum Mülimatt

Im Anschluss an die traktandierten Geschäfte fand eine Präsentation über das Seniorenzentrum Mülimatt statt. Mit 63 Bewohnern sowie rund 75 Mitarbeitern bildet das Seniorenzentrum Mülimatt eine wichtige Aufgabe der Bürgergemeinde. Und dies seit 50 Jahren und am Standort in Oberwil. Die Kadermitarbeiter stellten der Versammlung in der Folge ihre Bereiche vor. Die immer kürzeren Aufenthaltsdauern, aber auch eine zunehmende Dichte von Vorschriften und Regelungen machten ihre Arbeit stets anspruchsvoller, zeigte Heimleiterin Petra Häusler den Anwesenden in ihrem Votum auf. Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, würden regelmässig junge Leute in Pflege, Küche, Hauswirtschaft und Betriebsunterhalt ausgebildet, erklärte Häusler weiter. Mit dem traditionellen Apéro endete die Versammlung, die nächste ist am 15. Dezember, ebenfalls im Burghausaal um 20 Uhr.

# Braucht Zug einen Stadttunnel?

**ABSTIMMUNG** Das Bauprojekt soll das Stadtzentrum vom Verkehr entlasten. Es kostet 890 Millionen Franken und kommt am 14. Juni zur Abstimmung.

**D**as ist gelungen: die Stadt Zug immer effizienter mit Verkehr «abzufüllen».

**Das ist nicht** gelungen: das Zuger Stadtzentrum vom Verkehr zu befreien.

**Das könnte** gelingen: mit Zentrum Plus dank Stadttunnel aus der schönen Lage der Stadt endlich etwas zu machen.

**Jetzt sind wir nahe dran** – das Projekt ist gereift in einer intensiven Mitwirkung unter Abklärung aller möglichen Varianten. Die Verlegung der Hauptachse durch das Stadtzentrum in den Berg macht aus der Not eine Tugend – der Verkehrs-Fluch des «Eingeklemmtseins» zwischen Hang und See wird zum Segen. Zentrum Plus wird uns eine Stadterneuerung ermöglichen. Zug wird ein richtig schöner Ort werden für Fussgänger, Velofahrende, Ausgehende, Einkaufende und darin Wohnende. So schön, dass der heutige grosse Binnenverkehr rasch schrumpfen wird.

**Nehmen Sie** das Abstimmungsbüchlein mit dem Plan von Zentrum Plus, schlendern Sie durch die Stadt und stellen Sie sich dieses «andere Zug» vor. Mit der Eröffnung des Stadttunnels wird die graue Gutschrankabfahrt (Loretostrasse) geschlossen. Die Wohnquartiere im Nordosten von Zug werden verkehrsfrei – ein toller Effekt. Höchst problematisch ist der enorme Verkehrsstrom aus dem Anschluss Gubelstrasse Richtung Westen. Er muss bei der Kreuzung Gubelstrasse/Aabachstrasse zwingend nach Norden und Süden abgeleitet, das Hertquartier geschont werden.

**Aaaaber** – billig ist es nicht! Finanziarbar hingegen schon. Schauen Sie sich



**Martin Stuber, alt Kantonsrat, ist für den Stadttunnel mit Zentrum Plus**

die Tabelle im Abstimmungsbüchlein an. Die 235 Millionen aus der Kantonskasse, verteilt über 10 Jahre, können wir uns leisten. Und die Stadt Zug ihren Beitrag von 100 Millionen auch. Stadtrat Kobelt ist nicht bekannt für Risiko bei den Fi-

nanzen, seine Zustimmung hat Gewicht. Baudirektor Tännler hat seine Grossprojekte unter Budget abgeschlossen.

**Die Gegnerschaft** um Zug-Tourismus-Präsident (!) Heini Schmid lehnt den Stadttunnel ab. Sie will die Tiefststeuerpolitik beibehalten und das eingesparte Geld für andere Strassen ausgeben können. Die linke Gegnerschaft will – ja, was will sie denn eigentlich? Offenbar keinen autofreien Stadtkern auf der ganzen Achse von Casino bis Gubelstrasse und kein autoarmes Zentrum Plus – denn einen konkreten anderen Vorschlag dafür haben wir von dieser Seite bisher nicht gehört.

**Diskutiert** und immer wieder geplant wird seit Jahrzehnten – aber so nahe dran an einer Lösung waren wir noch nie. Wenn wir diesen Puck daneben setzen, ist das Spiel verloren – und zwar für viele Generationen. Diese Chance kommt nicht wieder – jetzt oder nie!

**Z**uger Stadttunnel, «ein Generationenprojekt mit visionärem Charakter», tönt es nun landauf landab. Auf die Frage, wie wir uns in 20 Jahren fortbewegen werden, wissen aber die Befürworter keine Antwort oder behaupten einfach, es werde keine wesentlichen Veränderungen geben. Selbstfahrende Autos, zunehmende Elektromobilität ohne Lärm und Luftverschmutzung – kurz, die in der Presse im letzten Monat immer wieder beschriebene digitale Verkehrsrevolution darf in den Köpfen der Befürworter nicht stattfinden, weil sie bei der



**Heini Schmid, Kantonsrat der CVP, ist gegen den Stadttunnel mit Zentrum Plus**

bringerverkehr ist eben keine Fussgängerzone. Warum sich die Altstadt ohne zusätzliche Besuchermagnete beleben soll, nur weil man den Durchgangsverkehr in den Tunnel verlagert, bleibt schleierhaft. Vielmehr ist zu befürchten, dass der fehlende Durchgangsverkehr dazu führen wird, dass nicht nur die Altstadt, sondern auch die Grabenstrasse, die Neugasse und die Bahnhofstrasse für Läden, die auf Passanten angewiesen sind, an Attraktivität verlieren werden.

**Völlig absurd** wird das Ganze, weil der Stadttunnel nicht einmal den Stau in den Spitzenstunden beseitigen kann, da keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden. Zudem produziert der Stadttunnel etwa 40 000 Kilometer Umwegfahrten pro Tag in der Stadt Zug. Allein diese Umwegfahrten kosten den Autofahrer rund 10 Millionen Franken pro Jahr – und dafür wird dann noch die Motorfahrzeugsteuer während rund 27 Jahren um 25 Prozent erhöht.

**Der Kanton Zug** steht vor der grossen Herausforderung, seinen Spitzenplatz als Wirtschaftsstandort bewahren zu können. Dazu gehören gesunde Staatsfinanzen. Diese Spitzenposition wegen eines unnötigen, ja sogar schädlichen Prestigeobjekts zu gefährden, ist unverantwortlich.

## PRO UND KONTRA

Planung des Stadttunnels leider eben auch keine Rolle gespielt hat. Dabei müsste es uns doch zu denken geben, wenn die Forschung davon ausgeht, dass insbesondere in den Spitzenzeiten mit einer wesentlichen Verringerung des Verkehrs zu rechnen ist. Was ist denn so schlecht daran, wenn ich mich in Zukunft mit vier anderen Kantonsräten im emissionsfreien und fahrerlosen Sammeltaxi von meiner Haustüre in Baar auf direktem Weg, ohne Umweg über den Stadttunnel, vor den Kantonsrat in Zug fahren lasse? Es käme ja auch niemandem in den Sinn, den öffentlichen Verkehr in den Tunnel zu verbannen.

**Aber auch ohne** Berücksichtigung des technischen Fortschritts, welcher dem Stadttunnel den Boden unter Füßen wegzieht, kann dieser Tunnel die Versprechungen der Befürworter nicht erfüllen. Eine Flanierzone mit Busverkehr im Minutentakt und Zu-

# Statt Wohnungen gibt es Platz für Handwerker

**STEINHAUSEN** Das Gebiet Hinterberg wird nicht zur Wohnzone – die Pläne des Gemeinderates werden nicht weiterverfolgt.

Direkt beim Bahnhof Steinhausen liegt das Gebiet Hinterberg. 2010 war klar, dass hier die Firma Multiforsa ihre Produktion nach über 50 Jahren verlagern wird. 2011 zog der Betrieb in einen Neubau nach Auw ins Freiamt. Der alte Standort im Hinterberg war zu klein geworden für einen Ausbau, weshalb die Firma aus Steinhausen wegzog.

Im Auftrag der Gemeinde Steinhausen hat die Firma Keeas Raumkonzepte Zürich auf dem frei gewordenen Areal der Multiforsa sowie den umgebenden freien Bauzonen eine Nutzungsstudie erstellt. «Der Wegzug der Multiforsa war aber nicht der Grund, um eine Nutzungsstudie zu machen. Die Gemeinde hat generell mit den betroffenen Grundeigentümern überprüft, wie die Landflächen in Zukunft genutzt werden könnten», erklärt der Steinhauser Bauchef Andreas Hürlimann. Das ganze Gebiet ist in Hand von Privateigentümern, die Gemeinde hat hier selber keine eigenen Parzellen. Das alte Fabrikgebäude der Multiforsa ist in Besitz der Terrafors Holding AG. Diese besitzt auch das gegenüberliegende Zentrum Hinterberg, wo seit 2012 ein Geschäftshaus steht.

### Bisher nur in der Arbeitszone

Die Nutzungsstudie erfasste vor allem das Areal entlang der Bahnlinie zwischen dem alten Multiforsa-Gebäude und dem Einkaufszentrum Zugerland sowie das Gebiet zwischen Hinterberg- und Chamerstrasse. Die Motorfahrzeugkontrolle liegt ausserhalb des Perimeters und wurde deshalb nicht in die Planung miteinbezogen. Das Einkaufszentrum liegt am Rande des Planungsperrimeters und wurde deshalb bei den Überlegungen berücksichtigt. Bis jetzt liegt das Gebiet Hinterberg in der Arbeitszone.



Im alten Fabrikgebäude der Multiforsa werden nun lokale Gewerbetreibende einziehen.  
Bild Werner Schelbert

Grundsätzlich ist in dieser Zone Wohnen nicht zulässig (nur betriebsnotwendiger Wohnraum). «Mit einer Umzonung in eine gemischte Wohn- und Arbeitszone im Gebiet Hinterberg wäre Wohnen möglich», erklärt Andreas Hürlimann.

### Private zeigen kein Interesse

Von privater Seite her habe es jedoch klar das Signal gegeben, dass derzeit kein Interesse für eine grosse Umgestaltung des Gebiets Hinterberg bestehe, so

Hürlimann. Denn die Privaten hätten auch selber Geld in die Hände nehmen müssen, um das Gebiet zu verändern. «Der Gemeinderat hat den nun vorliegenden Schlussbericht der Studie analysiert und entschieden, die Pläne für eine Umzonung von der reinen Arbeitszone in eine gemischte Wohn- und Arbeitszone momentan nicht weiterzuführen», so der Bauchef.

Änderten sich die Rahmenbedingungen, so könnten die Planungen für einen

Teil des Gebiets wieder aufgenommen werden.

Auf dem Areal der ehemaligen Multiforsa AG wird es aber trotzdem bald Bewegung geben. Das ehemalige Fabrikgebäude soll in nächster Zeit von einzelnen lokalen Gewerbetreibenden genutzt werden, wie Andreas Hürlimann informiert. Dafür sind grössere Umbauarbeiten notwendig.

**LUC MÜLLER**  
luc.mueller@zugerzeitung.ch

## Zug vernetzt sich mit Zürich

**KANTON red.** Der Regierungsrat hat einen Vertragsentwurf mit dem Kanton Zürich für eine Vernetzung des Kantons Zug mit dem Innovationspark Zürich (Hub Dübendorf) genehmigt. Es sei zu erwarten, dass auch die anderen Zentralschweizer Kantone diese von der Zentralschweizer Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz ausgehandelte Vereinbarung unterzeichnen werden, schreibt die Regierung in einer Mitteilung. Durch die Vernetzung der Zentralschweizer Kantone profitiere die Region von der starken Ausstrahlungskraft des geplanten Innovationsparks in Zürich. Sie könne die vielfältigen Möglichkeiten zur Vernetzung mit bedeutenden Unternehmen und Hochschulen nutzen. Zudem könnten konkrete Projekte in der Zentralschweiz realisiert werden. «Dies ist für den Kanton Zug mit seinen international ausgerichteten Hightech-Unternehmen im zweiten Sektor sehr wichtig», betont die Regierung weiter.

### ANZEIGE



**«Die Erbschaftssteuer gefährdet Nachfolgeprozesse – darum sage ich NEIN!»**

Roger Stuber, Geschäftsleitung  
Stuber Team AG, Rotkreuz

Erbschaftssteuer  
**NEIN**