

Kei Geld z'versoue!

Brücken werden gebaut, um Weghindernisse zu überwinden. Sie verkürzen Wegstrecken und verbinden Menschen und Orte. Im übertragenen Sinne stehen Brücken für die Überwindung von unterschiedlichen Auffassungen über Trennendes hinweg. Die Redewendung «Brücken bauen» meint dann auch, Schwierigkeiten gemeinsam überwinden.



Die 1910 fertig gestellte Steinbrücke hat eine Länge von 187 m und ist damit 13 Mal länger als die im Tobelgrund erkennbare Holzbrücke aus dem Jahr 1759. Das Foto entstand ca. 1925.

Die Geschichte der Brückenbauten über das Lorzentobel widerspiegelt nicht nur den Fortschritt in der Bautechnologie über die Jahrhunderte hinweg, sondern auch das Ringen um den Ausgleich.

Keine nassen Füsse mehr

Schon im Mittelalter führte ein Saumpfad von Zug durch das Lorzentobel nach Menzingen. Da zunächst ein Steg oder eine

Brücke fehlte, holten sich Händler, Boten, Tagelöhner und Bauern beim Überqueren der Lorze nasse Füsse. Für das Jahr 1531 ist erstmals eine Holzbrücke über die Lorze im Schluchtgrund nachgewiesen. 1643 und erneut 1662 wurde die Brücke von einem Hochwasser weggeschwemmt. 1717 war das Bauwerk schon längst wieder – aber offenkundig unzulänglich – ersetzt, denn in einem Ratsprotokoll wird beklagt,

die Konstruktion sei reparaturbedürftig. 1755 beschlossen Zug und Menzingen den Neubau der Brücke und einigten sich auf eine je hälftige Finanzierung. Die paritätische Finanzierung lässt darauf schliessen, dass sowohl die Gemeinde am Berg (wie Menzingen damals hiess) als auch die Stadt Zug ein grosses und ausgewogenes Interesse an einer gut ausgebauten Wegverbindung hatten. Die 1759 fertig gestell-

te überdachte Holzbrücke steht noch heute im Schluchtgrund und zeugt von den hohen handwerklichen Fertigkeiten der damaligen Brückenbauer.

Lichtscheu und unsolidarisch?

Gegen Mitte des 19. Jahrhundert vermochte die Holzbrücke im Schluchtgrund den gestiegenen Verkehrsansprüchen kaum mehr zu genügen. Um nach Menzingen zu gelangen, musste man zunächst steil hinab ins Tobel, um dann auf der anderen Seite wieder Höhe zu gewinnen. Für den Weg nach Ägeri wiederum war die steigungsreiche Strecke über Allenwinden zu wählen. Zwischen 1860 und 1893 entstanden acht Projekte für eine neue Tobelbrücke. 1904 stimmte der Kantonsrat mit 59:3 Stimmen der Finanzierung eines Brückenprojekts des Kantonsingenieurs zu, der eine fünf Pfeilige, steinerne Bogenbrücke vorgeschlagen hatte. In der Öffentlichkeit war das Projekt derart umstritten, dass der Kantonsrat sich entschied, die Vorlage der Bevölkerung zu unterbreiten. Der Abstimmungskampf war emotional: Die Gegner, meist in den Talgemeinden zu lokalisieren, argumentierten, die Brücke sei zu schmal, sie werde teurer als veranschlagt und es werde Steuererhöhungen geben. Ein in Gedichtform ergangener Aufruf an die Bevölkerung («Zuger Volk, die Augen auf») begann mit dem launigen Vers «D’Kantonsröt händ jetzt Geld z’versoue – Sie möchtid drus es Brüggli boue!» und endete mit dem eindringlichen Appell: «A Gemeind go stimme, Nei, Nei, Nei!»

Die Befürworter der Vorlage kritisierten, die Brückengegner hielten sich bedeckt und seien deshalb «lichtscheu». Sie appellierten an die Solidarität der Talgemeinden («Einer für Alle, Alle für Einen»). 1906 entschieden sich bei einer Stimmbeteiligung von 78% 2733 Männer (die Frauen hatten

ja noch kein Stimmrecht!) für und 1472 gegen den Bau einer neuen Brücke.

Die im Dezember 1910 fertig gestellte Steinbogenbrücke wurde intensiv genutzt, unter anderem auch von der Strassenbahn, die Zug und Baar mit Ägeri und Menzingen verband. 1960 wies das Bauwerk derart starke Ermüdungserscheinungen auf, dass von Doppelspur- auf Einbahnverkehr umgestellt werden musste. Wegen Einsturzgefahr wurde die Brücke im Mai 1977 zeitweise für den Verkehr vollständig gesperrt.

Grosszügig oder masslos?

Diese Umstände führten zur Planung einer neuen Brücke. Der Kantonsrat stimmte dem Projekt mit 63:3 Stimmen zu. Auch diesem Vorhaben erwuchs bald Opposition in der Bevölkerung, weshalb der Kantonsrat entschied, die Vorlage einer Volksabstimmung zu unterwerfen. Die Befürworter argumentierten, die Planung sei zwar grosszügig, aber zukunftsorientiert. Allenwinden müsse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Gegner führten ins Feld, die Planung sei nicht grosszügig, sondern mit drei Fahrspuren masslos, zu teuer und verbrauche zu viel Kulturland. 1976 lehnte das Stimmvolk (diesmal auch die Frauen) bei einer Stimmbeteiligung von 45% die Vorlage mit 10 236 Nein gegen 8296 Ja ab.

Ein gemeinsamer Nenner

Da die grundsätzliche Notwendigkeit für den Neubau einer Brücke selbst von den meisten Gegnern nicht (offen) in Frage gestellt worden war, nahm der Kanton energisch die Planung von redimensionierten Brückenvarianten an die Hand. 1980 genehmigte der Kantonsrat mit 64:0 Stimmen den Kredit für die Brückenvariante «Wildenburg 2». Ein Referendum wurde nicht ergriffen. Der Bau wurde zügig reali-

siert und bereits 1985 konnte das Bauwerk dem Verkehr übergeben werden.

Und wo bleibt das Gemeinwohl?

Bürger stimmen im Trend einer Vorlage zu, wenn ihre persönliche Grundhaltung (Förderung des Gewerbes, Schaffung von Arbeitsplätzen) mit der zur Diskussion stehenden Lösung (Brückenbau) in Einklang steht, wenn sie einen persönlichen Vorteil in der Vorlage erkennen («mein Arbeitsweg nach Zug verkürzt sich») und sie keine nennenswerten Nachteile (Steuererhöhungen, grosse Eingriffe in die Umwelt) oder Unwägbarkeiten (unabsehbare Folgekosten) ausmachen können. Eine ablehnende Haltung kommt zustande, wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind und allenfalls noch diffuse Ängste hinzukommen, mit einem «ja» würde einer unerwünschten Entwicklung (Mehrverkehr) Vorschub geleistet.

Entspricht es nun dem Gemeinwohl, eine Brücke, welche die «bessere Verbindung von Berg und Thal» fördert, zu bauen? Oder werden hier vielmehr Partikularinteressen der Berggemeinden durchgesetzt? Oder wurden umgekehrt Sonderinteressen der Talgemeinden durchgesetzt, als das Vorhaben, einen Brückenneubau zu realisieren, (vorerst) vereitelt wurde?

Gemeinwohl kann in einer Demokratie nicht verordnet oder im Voraus theoretisch bestimmt werden. Gemeinwohl kann sich dann entfalten, wenn der Stimmbürger nebst seinen Eigeninteressen auch altruistische Überlegungen in seine Entscheidungsfindung mit einbezieht (Die neue Brücke nützt mir selber zwar nicht, aber das Projekt ist vernünftig und für die Berggemeinden wichtig).

Ignaz Civelli, Staatsarchivar