



Problemdruck zu tief, Koalition zu klein

Aber keine generelle Absage an die Verkehrspolitik des Kantons

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Bern, 26. August 2024

ist nicht zur Publikation vorgesehen

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
2	BEFUNDE	5
2.1	Mobilisierung.....	5
2.2	Stimmenscheide	6
2.3	Meinungsbildung.....	9
2.4	Konfliktmuster rund um die Umfahrungsprojekte	13
2.5	Verkehrssituation im Kanton Zug.....	23
3	ERSTE LESEWEISE	29
4	ANHANG	30
4.1	Überblick Methoden	30
4.2	gfs.bern-Team	32

1 Einleitung

Im Auftrag der Baudirektion des Kantons Zug führte das Forschungsinstitut gfs.bern eine Nachanalyse der beiden Abstimmungen über die Umfahrungsprojekte in Zug und in Unterägeri vom Frühjahr 2024 durch. Die Ergebnisse zeigen auf, weshalb die Vorlagen an der Urne gescheitert sind und wie die Zuger Stimmbevölkerung zur Verkehrssituation im Kanton steht.

Am 3. März 2024 haben die Zuger Stimmberechtigten die beiden Projekte für Entlastungstunnels in Zug und Unterägeri mit 57% resp. 53% Nein-Anteilen abgelehnt. Die Ablehnung stand gegen die breite Zustimmung der rechtsbürgerlichen Mehrheit, des Parlaments, wie auch der Regierung. Nach dem Nein wollte der Kanton nun die Gründe erfahren, um die Zukunft zu planen.

Die vorliegende Nachanalyse beleuchtet dabei hauptsächlich, wer aus welchen Gründen für oder gegen die Vorlagen war, soll aber auch festhalten, was der Stimmentscheid aus Sicht der Stimmberechtigten für die Zukunft bedeutet. Ein weiterer Schwerpunkt wurde darum mit Blick auf die Zukunft darauf gelegt, wie die Zuger Stimmbevölkerung zur Verkehrssituation im Kanton steht.

Die Ergebnisse der Nachanalyse basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1'189 Stimmberechtigten des Kantons Zug. Befragt wurde zwischen dem 18. Juni 2024 und dem 11. August 2024. Details zur Methode und Stichprobe finden sich im Anhang.

Abstract:

Die Entscheidungen zu den beiden Umfahrungsprojekten in Zug und Unterägeri waren stark von Parteipräferenzen geprägt, mit deutlicher Ablehnung seitens der linken Parteien und verhaltener Unterstützung von bürgerlicher Seite. Die Ablehnung von Stimmberechtigten ohne klare Parteibindung führte letztlich zu einem doppelten Nein an der Urne. Die Befürworter:innen konnten keine breite Koalition über das bürgerliche Lager hinaus schmieden und scheiterten insbesondere daran, ÖV-Nutzer:innen sowie Langsamverkehrsteilnehmende und direkt betroffene Anwohner:innen in Zug zu überzeugen. Obwohl die Verkehrssituation mehrheitlich als problematisch wahrgenommen wird, ist der Problemdruck nicht gross genug und war für den Ausgang Vorlagen nicht entscheidend. So überwogen Bedenken zu den Bauvorhaben selbst, wie Kosten, Baustellenbelastung und fehlende Verbesserungen für den Verkehr insgesamt. Das Abstimmungsergebnis bedeutet jedoch nicht eine generelle Ablehnung der Verkehrspolitik im Kanton Zug.

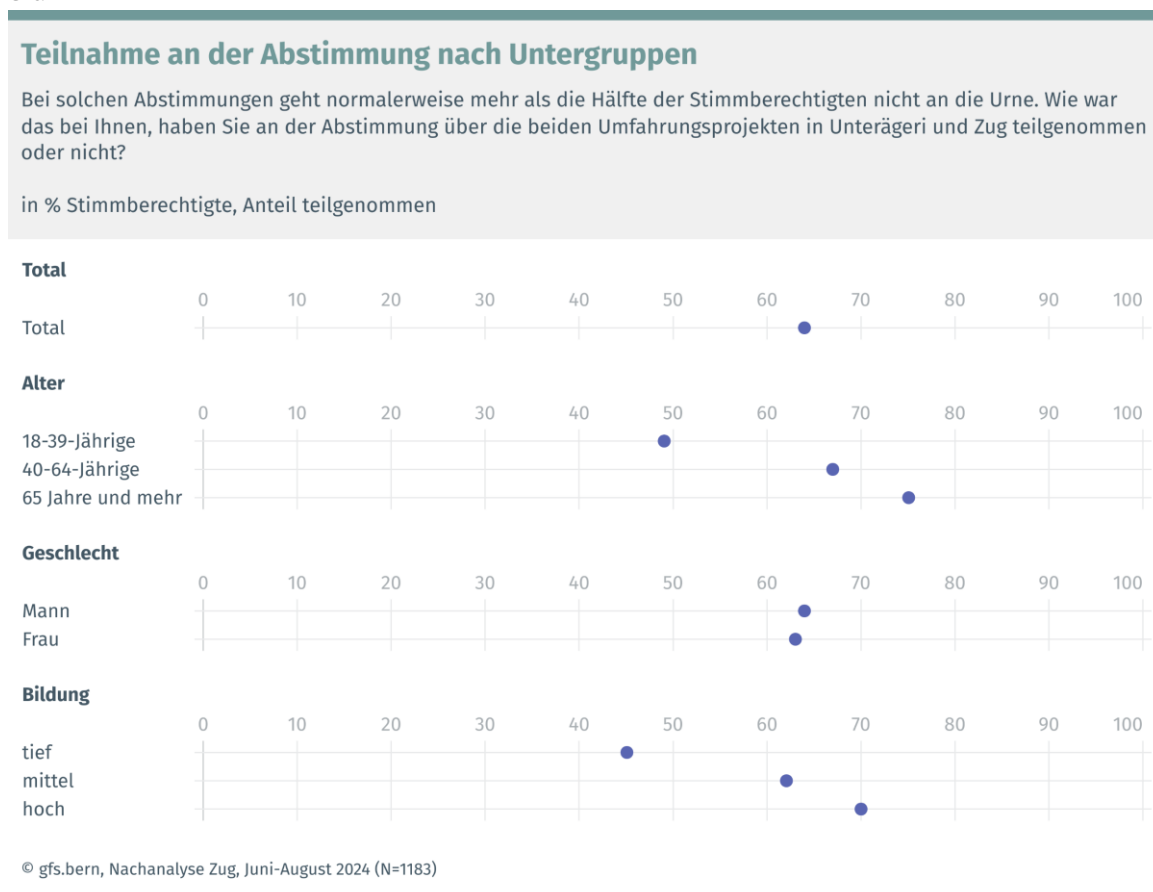
2 Befunde

2.1 Mobilisierung

Mit einer Stimmbeteiligung von 65 Prozent war die Mobilisierung am Abstimmungs-sonntag vom 3. März 2024 vergleichsweise hoch, was nicht zuletzt auch auf die gleichzeitig stattfindenden nationalen Abstimmungen (13. AHV-Rente/Renteninitiative) zurückzuführen ist. National lag die Stimmbeteiligung allerdings bei rund 58 Prozent, was durchaus auf eine zusätzliche Mobilisierung aufgrund der kantonalen Vorlagen in Zug schliessen lässt. Insbesondere wenn man in Betracht zieht, dass die durchschnittliche Stimmbeteiligung in nationalen Vorlagen im Kanton Zug seit 2020 bei rund 58 Prozent liegt.

Dabei zeigen sich bei der Stimmbeteiligung weitgehend bekannte Muster der Abstimmungsteilnahme: ältere Stimmberechtigte und Personen mit höherer formaler Bildung nahmen häufiger am Urnengang über die beiden Umfahrungsprojekte teil:

Grafik 1



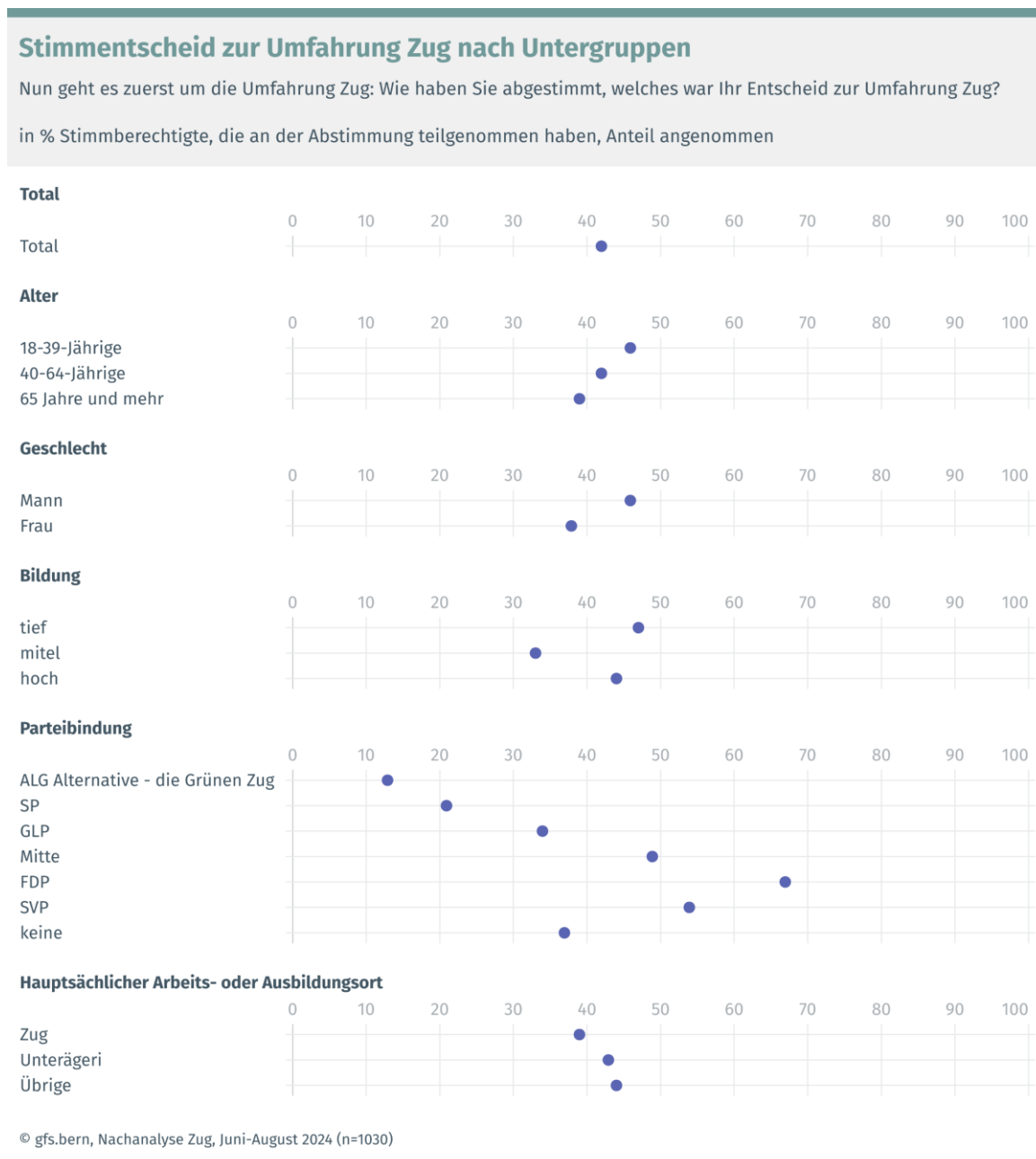
Neben dem typischen Muster der steigenden Stimmbeteiligung entlang des Alters und der formalen Bildung hat in dieser Abstimmung insbesondere auch die direkte Betroffenheit die Teilnahme an der Abstimmung beeinflusst. So haben die Stimmberechtigten in der Stadt Zug leicht, und diejenigen in Unterägeri klar überdurchschnittlich oft an der Abstimmung zu den beiden Umfahrungsprojekten teilgenommen (erhöhte Stimmbeteiligung auch in den Gemeinden Walchwil und Oberägeri).

2.2 Stimmentscheide

2.2.1 Stimmabgabe Abstimmung zum Projekt Umfahung Zug

Die Umfahung Zug wurde von der Zuger Stimmbevölkerung insgesamt mit 43% Ja- zu 57% Nein-Stimmen verworfen. Unterschiede im Abstimmungsverhalten zeigen sich dabei in erster Linie entlang der Parteipräferenz der Stimmberechtigten. Ebenfalls relevante Faktoren waren zudem das Alter der Befragten sowie die direkte Betroffenheit über den Wohn- und Arbeitsort:

Grafik 2



Im Links-Grünen Lager wurde das Projekt Umfahung Zug deutlich verworfen. Am tiefsten war dabei die Zustimmung unter den Anhänger:innen der ALG (13% angenommen), aber auch die Sympathisant:innen der SP (21%) und der GLP (34%) haben die Vorlage sehr klar abgelehnt. Auch die Stimmberechtigten ohne klare Parteipräferenz haben die

Vorlage deutlich abgelehnt (37%). Im bürgerlichen Lager waren die Zustimmungswerte sichtbar höher, aber in den Anhängerschaften der Mitte (49%) und der SVP (54%) hielten sich die Pro- und Kontra-Seite ungefähr die Waage, nur die Anhängerschaft der FDP hat die Vorlage deutlich angenommen (67%).

Als weiteres entscheidendes Merkmal hat sich das primäre Fortbewegungsmittel herausgestellt. Die Stimmberechtigten, die im Alltag hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, haben die Umfahrung Zug knapp angenommen (53%). Wer hingegen in erster Linie mit ÖV (37%), per Velo (32%) oder zu Fuss (37%) unterwegs ist, hat die Vorlage abgelehnt.

In den übrigen Untergruppen gibt es zwar durchaus einige Unterschiede im Stimmverhalten, allerdings bleiben die Zustimmungswerte jeweils meistens unter der 50-Prozent-Marke. Ein direkter Bezug zur Gemeinde Zug hat beispielsweise zur verstärkten Ablehnung der Umfahrung Zug geführt: sowohl wer seinen Arbeits- oder Ausbildungsort in Zug hat (39%) und besonders wer in Zug wohnt (37%), hat das Projekt häufiger an der Urne abgelehnt. Umgekehrt wurde die Vorlage in der Gemeinde Unterägeri (als einzige neben Walchwil) angenommen (52%), während ein Arbeitsort Unterägeri aber die Zustimmung nicht mehrheitlich ausprägte. Weiter haben die jüngeren Stimmbürger:innen in der Tendenz häufiger ein Ja in die Urne eingelegt (46%) als dies bei den älteren der Fall war und auch Männer (46%) haben der Vorlage etwas häufiger zugestimmt als Frauen (38%). Weiter haben Personen in der mittleren Bildungsgruppe (Berufslehre) die Vorlage besonders kritisch gesehen (33%).

2.2.2 Stimmabsichten Abstimmung zum Projekt Umfahrung Unterägeri

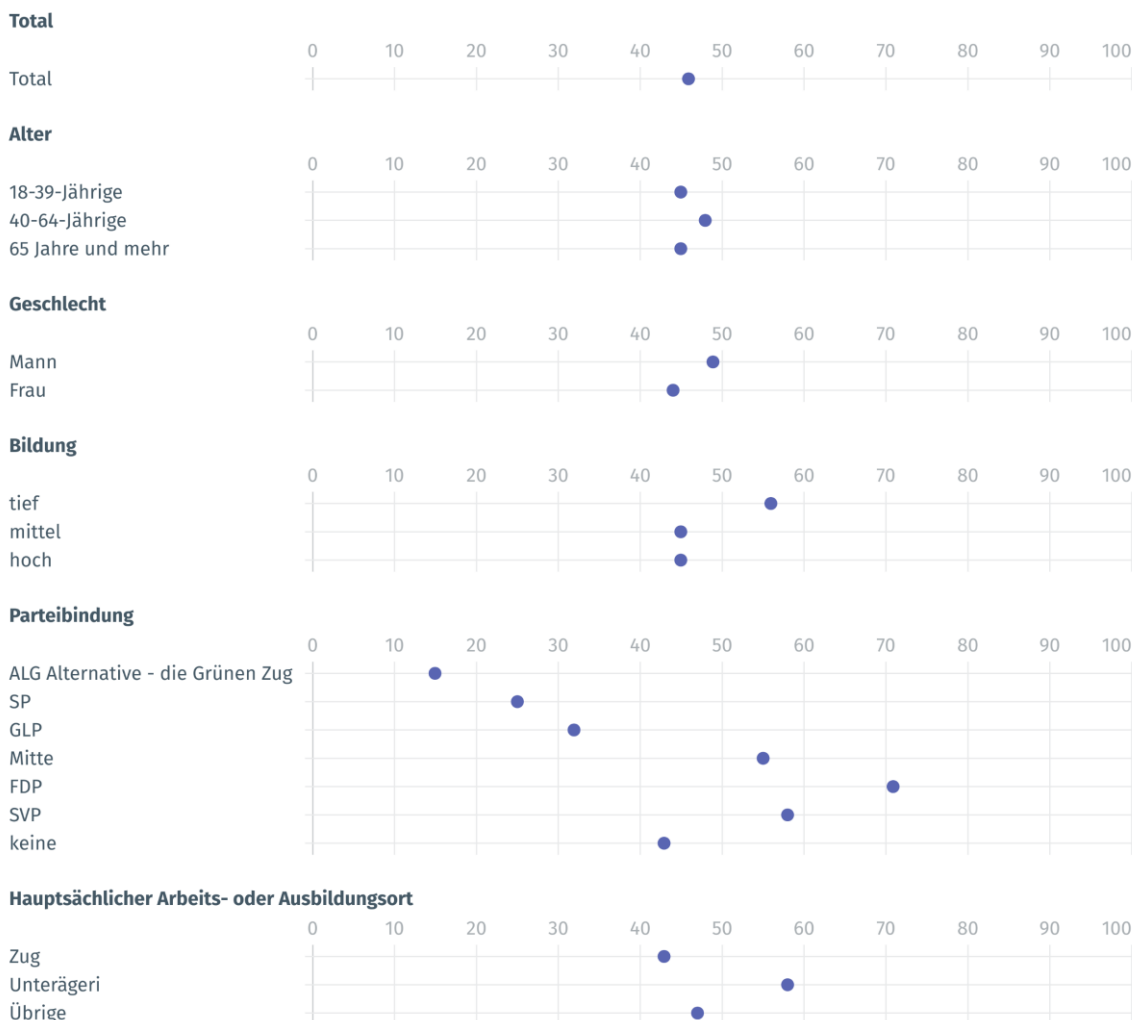
Die Umfahrung Unterägeri hat an der Urne zwar wenige Prozentpunkte besser abgeschnitten als das Zuger Projekt, wurde von der Zuger Stimmbevölkerung dennoch mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 53% abgelehnt. Auch in dieser Frage unterscheiden sich die Stimmabsichten besonders entlang der Parteipräferenz sowie der direkte Betroffenheit, wobei hier anders als in Zug, in Unterägeri die direkte Betroffenheit in der Tendenz eher für eine Zustimmung zur Vorlage wirkte:

Grafik 3

Stimmentscheid zur Umfahrung Unterägeri nach Untergruppen

Nun geht es um die Umfahrung Unterägeri: Wie haben Sie abgestimmt, welches war Ihr Entscheid zur Umfahrung Unterägeri?

in % Stimmberechtigte, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Anteil angenommen



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=1030)

Auch die Umfahrung Unterägeri wird im Links-Grünen Lager klar abgelehnt. Wiederum sind die Zustimmungswerte unter den Anhänger:innen der ALG (15% angenommen) am tiefsten, gefolgt von der SP (25%) und der GLP (32%). Parteiungebundene haben auch diese Vorlage abgelehnt (43%), allerdings mit einem weniger deutlichen Ergebnis. Im Gegensatz zur Umfahrung in Zug wurde das Projekt in Unterägeri im gesamten bürgerlichen Lager mehrheitlich befürwortet. Die Mehrheiten unter den Sympathisant:innen der Mitte (55%) und der SVP (58%) waren dabei etwas weniger als im Lager der FDP (71%), wo das Projekt zur Umfahrung Unterägeri sehr deutlich angenommen wurde.

Wie beim Zuger-Projekt ist auch bei der Abstimmung über die Umfahrung Unterägeri die Zustimmung unter Autofahrer:innen (56%) mehrheitlich, während die Vorlage von

Personen, die hauptsächlich mit dem ÖV (40%), per Velo (37%) oder zu Fuss (43%) unterwegs sind, abgelehnt wurde.

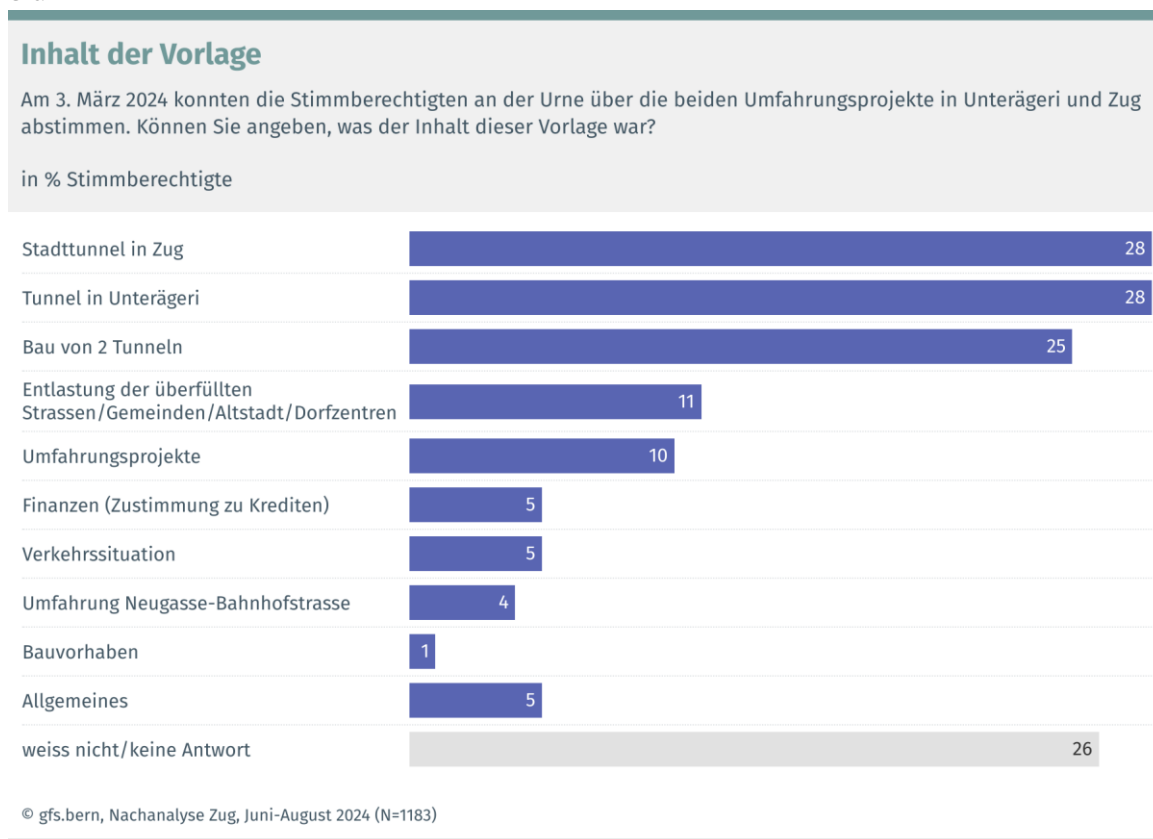
Während auch diese Vorlage von den Männern (49%) etwas häufiger angenommen wurde als von den Frauen (44%), zeigt sich anhand des Alters kein eindeutiges Muster.

Anders als in Zug wirkt in Unterägeri die direkte Betroffenheit in der Tendenz eher für eine Zustimmung zur Vorlage. Sowohl wer seinen Arbeits- oder Ausbildungsort in Unterägeri hat als auch wer in Unterägeri wohnt, hat dem Projekt zur Umfahrung in Unterägeri eher zugestimmt. Die Zustimmung in der Gemeinde Unterägeri war mit 59 Prozent Ja-Stimmen deutlich am höchsten von allen Zuger Gemeinden.

2.3 Meinungsbildung

Drei Monate nach der Abstimmung konnten sich die Zuger Stimmberechtigten in grosser Mehrheit noch gut an die Abstimmungsvorlagen zu den beiden Umfahrungsprojekten im März 2024 erinnern. Insgesamt konnten drei Viertel der Stimmberechtigten relativ präzise angeben, um was es bei den Abstimmungen ging:

Grafik 4



Dass es bei den Abstimmungsvorlagen um Tunnel ging, war den Befragten am meisten präsent, aber auch, dass es sich um Umfahrungsprojekte handelt, die volle Strassen und Gemeindezentren entlasten sollen, wurde regelmässig genannt. Finanzielle Aspekte wurden in diesem Zusammenhang nur sporadisch genannt. Insgesamt hat gut jede:r Vierte Stimmberechtigte die Frage zum Inhalt der Vorlagen nicht beantwortet.

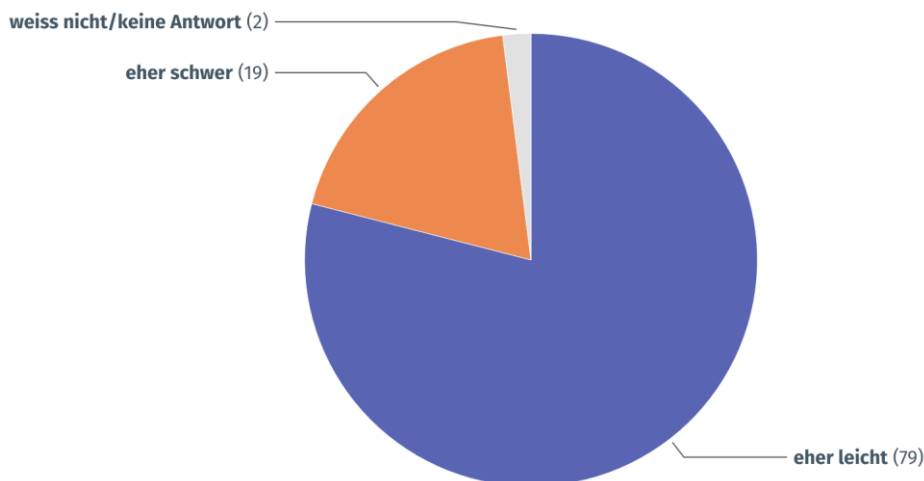
Grundsätzlich fiel es den Stimmberechtigten im Kanton Zug, die an der Abstimmung teilgenommen haben, leicht, sich zu den konkreten Abstimmungsvorlagen zu den Umfahrungsprojekten eine Meinung zu bilden:

Grafik 5

Bewertung der erhaltenen Informationen zur Abstimmung

Ist es bei der Abstimmung zu den beiden Umfahrungsprojekten eher leicht oder eher schwer gewesen, sich mit den erhaltenen Informationen ein Bild zum Abstimmungsthema zu machen?

in % Stimmberechtigte, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=1030)

Rund vier von fünf Teilnehmenden geben an, dass sie keine Mühe hatten, sich von den Projekten, die zur Abstimmungen standen, ein Bild zu machen (79% eher leicht), auf der anderen Seite war es für 19 Prozent eher schwer. Vergleichsweise am schwierigsten war es für die Anhängerschaft der SP (27% eher schwer), aber auch Stimmberechtigte ohne klare Parteibindung haben etwas häufiger angegeben, dass ihnen die Meinungsbildung eher schwer gefallen ist (22%).

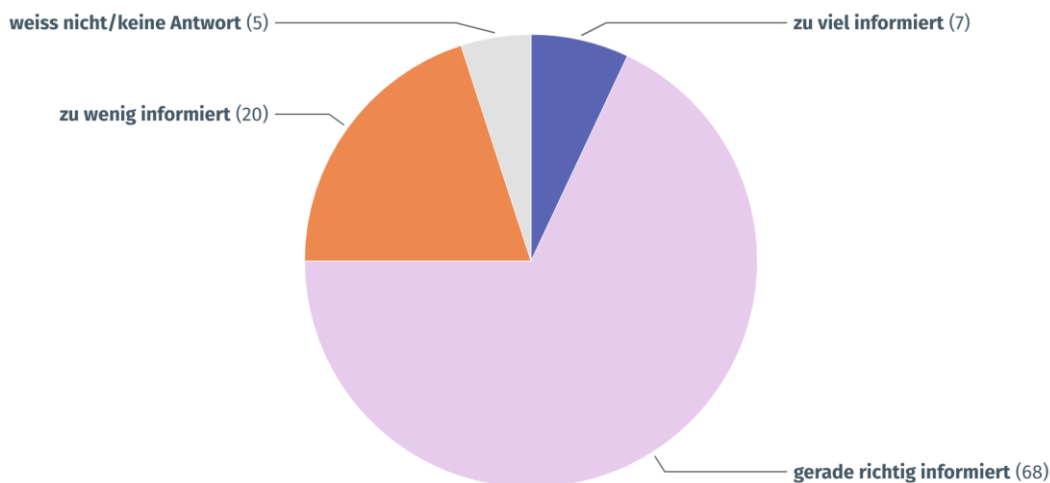
Dazu passt, dass die Stimmbürger:innen sich durch die Behörden mit Bezug auf die Abstimmungsvorlagen auch in einer angemessenen Menge informiert gefühlt haben:

Grafik 6

Bewertung der Menge erhaltener Informationen zur Abstimmung

Finden Sie, dass Sie zu den beiden Umfahrungsprojekten in Unterägeri und Zug vor der Abstimmung zu viel, gerade richtig oder zu wenig informiert worden sind?

in % Stimmberechtigte, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=1030)

Über zwei Drittel der Teilnehmenden fühlten sich gerade richtig informiert (68%), sieben Prozent fanden die Informationsarbeit etwas zu viel. Zwanzig Prozent hätten hingegen gerne mehr Informationen zur Verfügung gehabt (20% zu wenig informiert). In der Tendenz fühlten sich die jüngeren Stimmbürger:innen häufiger zu wenig informiert, als die älteren.

Der auf allen Ebenen einfache Zugang für die beiden Vorlagen ist für politische Vorlagen zentral. Dadurch ist das Risiko einer Ablehnung aus inhaltlichen Verunsicherung entsprechend minim. Die Bevölkerung wusste sichtbar um was es ging, konnten sich eine Meinung bilden und stimmten in der Folge dezidiert inhaltlich ab.

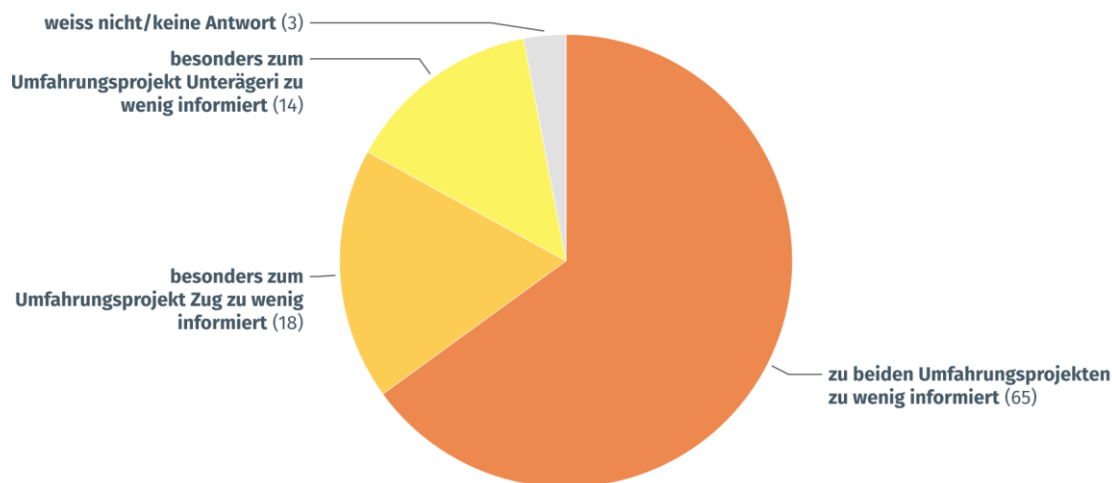
Personen, die gerne mehr Informationen von den Behörden erhalten hätten, heben dabei keines der beiden Umfahrungsprojekte hervor, sondern fühlten sich über beide Abstimmungsvorlagen zu wenig informiert:

Grafik 7

Mangel an Informationen zu den Umfährungsprojekten

Wurde zu den beiden Umfährungsprojekten zu wenig informiert, oder betrifft Ihr Eindruck eines der beiden Umfährungsprojekte besonders?

in % Stimmberechtigte, die sich zu den beiden Umfährungsprojekten zu wenig informiert gefühlt haben



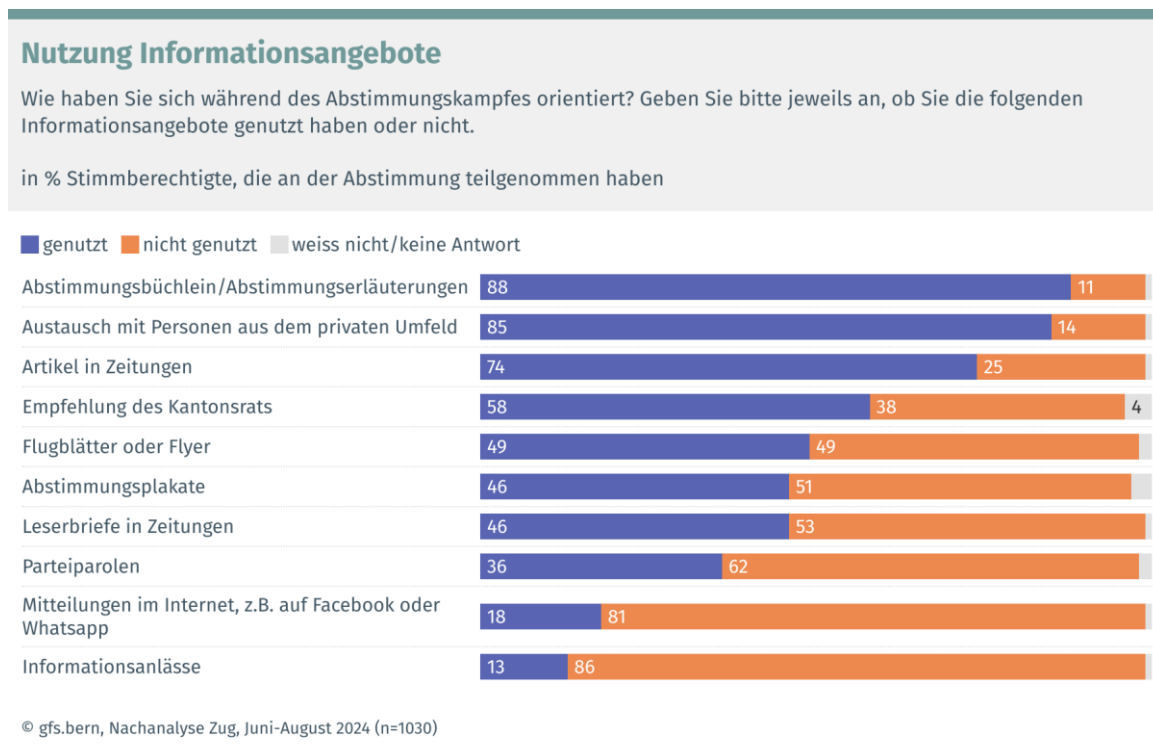
© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=203)

Von den Teilnehmenden, die sich mehr Informationen von den Behörden gewünscht haben, wurden 65 Prozent zu beiden Projekten zu wenig informiert. Für ein knappes Drittel betrifft es vor allem jeweils eine Abstimmungsvorlage, wobei beide Umfährungsprojekte ungefähr gleich oft genannt wurden (18 Prozent Umfährungsprojekt Zug, 14 Prozent Umfährungsprojekt Unterägeri). Die jungen Abstimmungsteilnehmer:innen, die sich überdurchschnittlich oft zu wenig informiert gefühlt haben, haben in den meisten Fällen zu beiden Umfährungsprojekten zu wenig Informationen gehabt (75% zu beiden).

Mehr Informationen zum Umfährungsprojekt in Zug hätten sich besonders oft die Anhänger:innen der SP und Personen, die in Zug arbeiten oder in Ausbildung sind (je 26%) sowie in der Tendenz auch Langsamverkehrsteilnehmende gewünscht. Zum Projekt in Unterägeri waren besonders die Anhängerschaft der Mitte (23%) sowie in der Tendenz wer in Unterägeri zur Arbeit oder zur Schule geht, zu wenig informiert.

Die Nutzung der Informationsangebote deckt sich mit dem bekannten Muster bei Abstimmungen. Das Abstimmungsbüchlein sowie der Austausch im privaten Umfeld waren auch bei den beiden Umfährungsprojekten die wichtigsten Informationsquellen:

Grafik 8



Die grosse Mehrheit der Teilnehmer:innen der Abstimmung hat das Abstimmungsbüchlein konsultiert (88% genutzt), sich im privaten Umfeld zur Abstimmung ausgetauscht (85%) und sich in Zeitungen informiert (75%). Eine Mehrheit hat sich ausserdem anhand der Empfehlungen des Kantonsrats informiert (58%). Jeweils rund die Hälfte der Abstimmungsteilnehmer:innen haben Flyer (49%), Abstimmungsplakate (46%) und Leserbriefe (46%) genutzt. Die weiteren Informationsangebote wurden hingegen nur von Minderheiten genutzt. Gut ein Drittel hat sich dabei die Parteiparolen angeschaut (36%), Mitteilungen im Internet (18%) sowie Informationsanlässe (13%) spielten nur eine kleine Rolle für die Informationsbeschaffung der Teilnehmenden.

2.4 Konfliktmuster rund um die Umfahrungsprojekte

Wenn das Abstimmungsverhalten der Stimmberechtigten in den beiden Vorlagen gegenüber gestellt werden¹, zeigt sich ein klares Muster: In den meisten Fällen haben die Stimmberechtigten in beiden Vorlagen gleich gestimmt, also entweder beide Umfahrungsprojekte befürwortet beziehungsweise beide abgelehnt. Wurde aber nur eines der beiden Umfahrungsprojekte befürwortet, war es häufiger beim Umfahrungsprojekt Unterägeri der Fall.

¹ Die Prozentwerte addieren sich nicht genau auf 100 Prozent, da nicht alle Befragten die Frage beantwortet haben sowie sie auch angeben konnten, sie haben einen leeren Stimmzettel in die Urne gelegt

Tabelle 1: Kreuztabelle Stimmabsicht beide Vorlagen

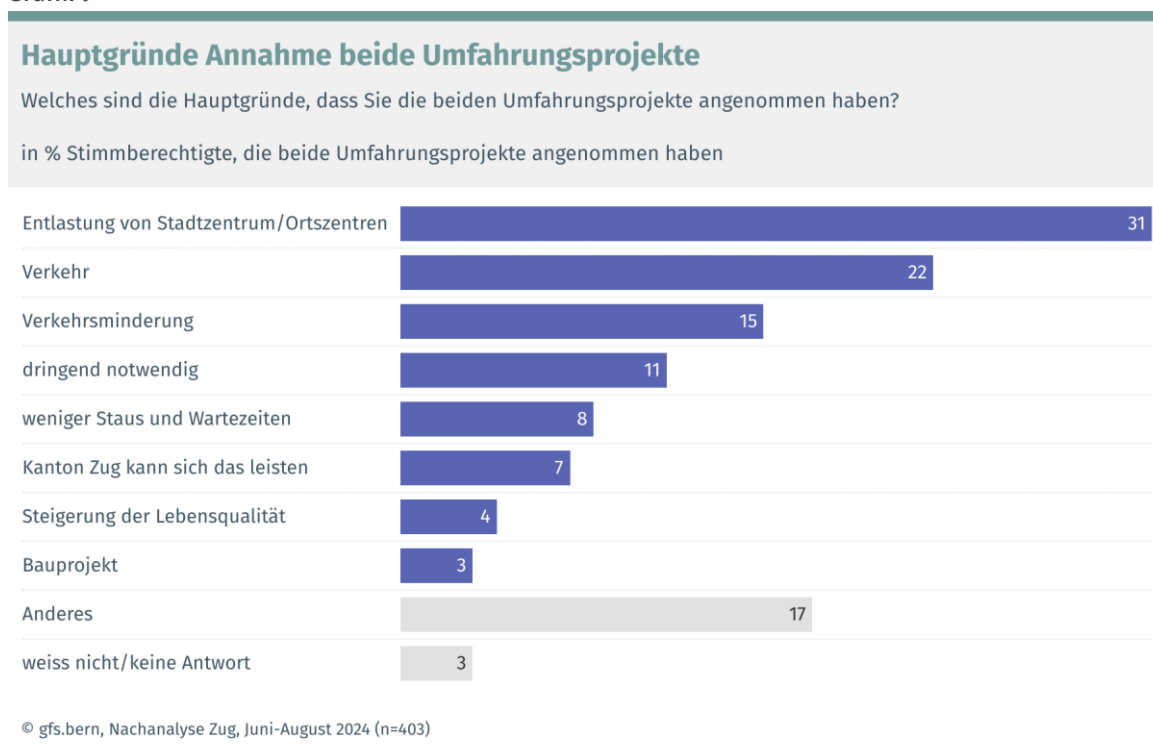
		Abstimmung Umfahrungsprojekt Unterägeri	
		Angenommen	Abgelehnt
Abstimmung Umfahrungsprojekt Zug	Angenommen	36.5%	3.9%
	Abgelehnt	8.5%	44.4%

©gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni – August, 2024

2.4.1 Hauptgründe für die Vorlagen

Wer beide Umfahrungsprojekte angenommen hat, hat dies in erster Linie mit der Entlastung der Stadt- beziehungsweise Gemeindezentren begründet, eine hohe Dringlichkeit für die Lösung von Verkehrsproblemen im Kanton Zug stand hingegen nicht im Zentrum:

Grafik 9

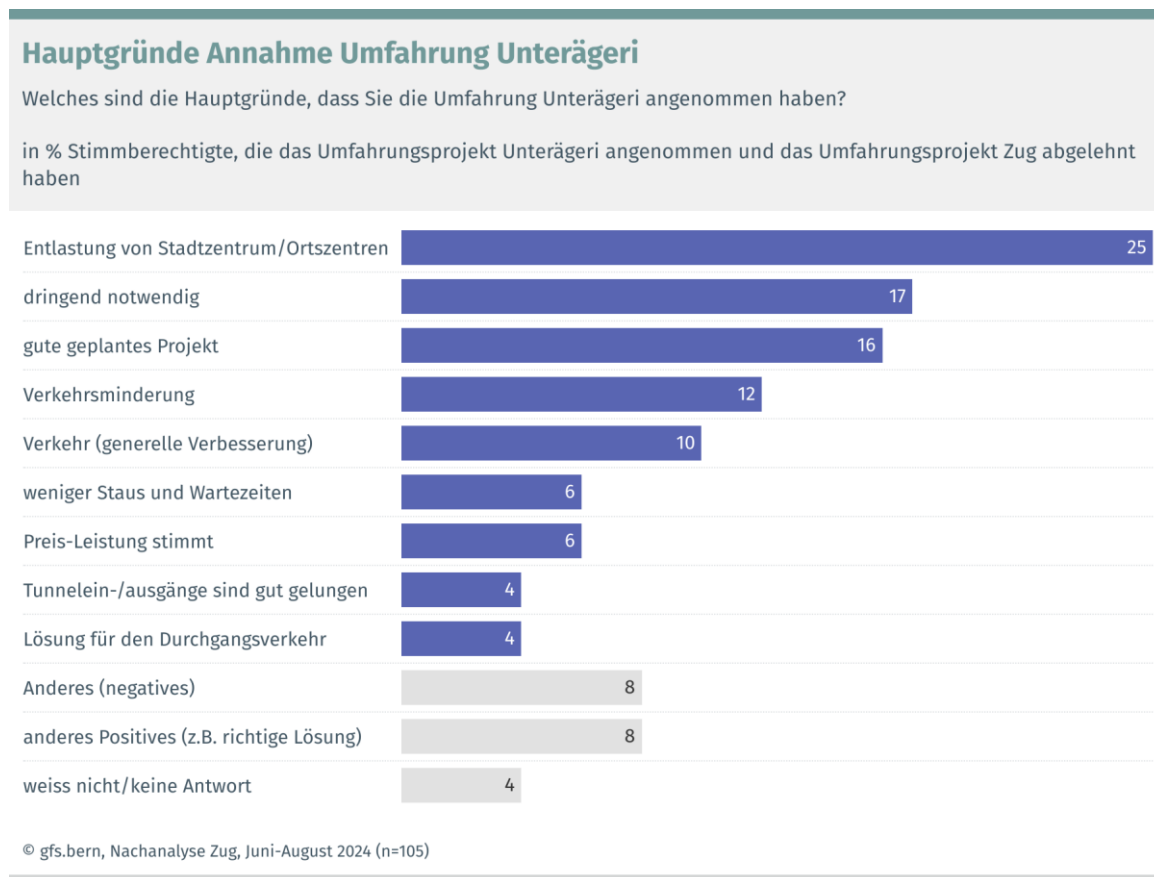


Die Entlastung, die die beiden Umfahrungsprojekte für die betroffenen Gemeinden gebracht hätten, sind die häufigsten genannten Elemente, gefolgt von der Minderung des Verkehrs sowie dem Wegfallen von Staus und Wartezeiten. Dass sich der Kanton die Bauvorhaben gut leisten kann, wird auch zum Teil ungestützt als Gründe für die Zustimmung genannt, spielt aber keine zentrale Rolle.

Lediglich rund zehn Prozent der Stimmberechtigten, die beide Vorlagen angenommen haben, betonten die hohe Dringlichkeit der Umfahrungsprojekte, was auch auf Befürworter:innen-Seite nicht darauf schliessen lässt, dass die Vorlagen durch einen hohen Problemdruck geprägt waren.

Auch Sittmbürger:innen, die das Zuger Projekt abgelehnt, aber das in Unterägeri befürwortet haben, begründen die Zustimmung zur Unterägeri Vorlage am häufigsten mit der Entlastung des Gemeindezentrums. In dieser Gruppe wird die Dringlichkeit einer Lösung häufiger als Begründung genannt als zuvor. Weiter ist auch hier der mögliche Verkehrsrückgang ein regelmässig genannter Grund für die Annahme.

Grafik 10



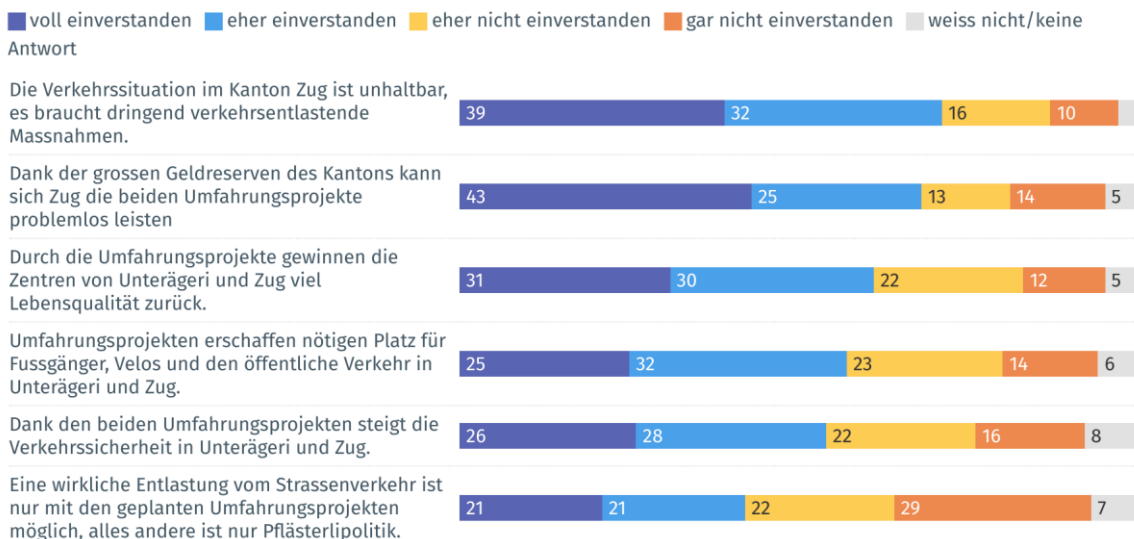
Im zweiten Schritt in der Befragung konnten sich die Teilnehmenden zu konkret vorgegebenen Argumenten zu den beiden Abstimmungsvorlagen äussern. Diese Pro-Argumente rund um die beiden Umfahrungsprojekte vermochten die Stimmberechtigten durchaus zu überzeugen. Insbesondere ist es für die Zuger Stimmbevölkerung unumstritten, dass dringend verkehrsentlastende Massnahmen ergriffen werden müssen und dass der Kanton Zug sich die beiden Umfahrungsprojekte problemlos leisten kann:

Grafik 11

Zustimmung zu Abstimmungsargumentationen - Pro

Wir haben hier einige Argumente rund um die Abstimmung zu den beiden Umfahrungsprojekten gesammelt, die man immer wieder hören konnte. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder gar nicht einverstanden sind:

in % Stimmberechtigte, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=1030)

Insgesamt 71 Prozent der Stimmberechtigten sind der Meinung, die Verkehrssituation in Zug ist unhaltbar und es braucht dringend verkehrsentlastende Massnahmen. Gerade in Unterägeri wird die Dringlichkeit besonders häufig gesehen (85% voll/eher einverstanden), während der Wert in der Stadt Zug nicht erhöht ist (69%). Das primäre Fortbewegungsmittel spielt hingegen keine grössere Rolle in diesem Kontext. Wenig überraschend ist die Wahrnehmung eines eminenten Verkehrsproblems deutlich höher unter den Befürworter:innen der Vorlagen, dennoch ist auch eine Mehrheit der Nein-Stimmenden dieser Meinung. Daraus folgt, dass im bürgerlichen Lager die Dringlichkeit etwas stärker vorhanden ist, als bei den Linken.

Insgesamt ist die Höhe der konstatierten Problemsicht (unhaltbarer Verkehrszustand mit dringendem Lösungsbedarf) erstaunlich. Augenscheinlich hat die Zuger Stimmberechtigtenschaft ein stark ausgeprägtes Problemverständnis, trotzdem wurden die beiden Entlastungsvorlagen abgelehnt. Haben wir in der Motivbetrachtung festgehalten, dass die Vorlagen nicht durch Problemdruck entschieden wurden, lässt sich diese Aussage nun präzisieren: Der Problemdruck wäre grundsätzlich vorhanden, trotzdem wurden die Vorlagen nicht angenommen.

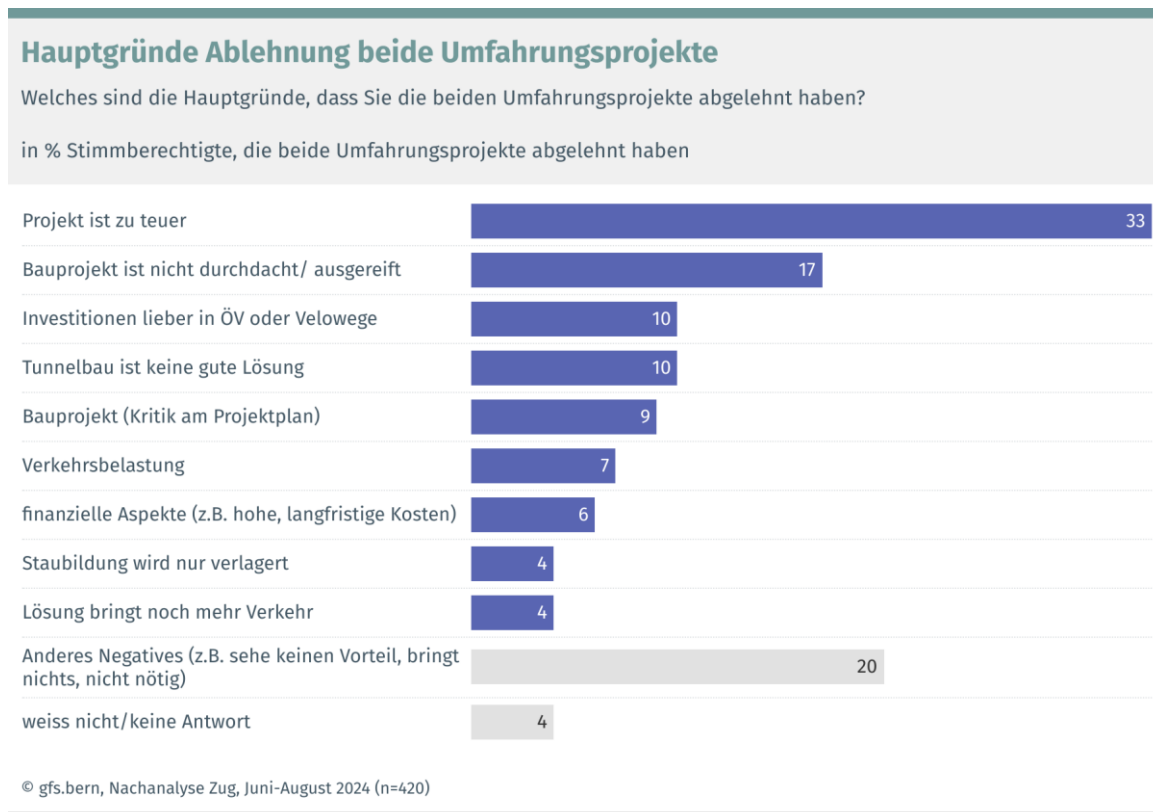
Auch eine grosse Mehrheit ist überzeugt, dass sich der Kanton diese beiden Umfahrungsprojekte ohne Probleme leisten kann (68%). Weiter werden die abgefragten möglichen Vorteile der Umsetzung der beiden Umfahrungsprojekte allesamt jeweils von Mehrheiten erwartet. Am höchsten ist die Zustimmung dabei, dass dank den Umfahrungsprojekten die Zentren von Unterägeri und Zug viel Lebensqualität gewinnen (61%), gefolgt vom Schaffen des nötigen Platz für Fussgänger:innen, Velofahrer:innen und den

ÖV (57%) und der höheren Verkehrssicherheit in den beiden Gemeinden (54%). Einzig, dass eine Entlastung des Strassenverkehrs einzig mit den geplanten Umfahrungsprojekten möglich sei, vermag keine Mehrheit zu überzeugen (42%).

2.4.2 Hauptgründe gegen die Vorlagen

Für die Stimmberechtigten, die sowohl das Zuger als auch das Unterägeri Projekt abgelehnt haben, stehen die Finanzen im Zentrum und sie begründen ihr doppeltes Nein mit den zu hohen Kosten. Kritik an den konkreten Bauprojekten wird zwar durchaus ebenfalls geäußert, allerdings nicht in der gleichen Häufigkeit:

Grafik 12



Für einen Drittel der Stimmbürger:innen, die beide Vorlagen abgelehnt haben, waren die Projekte zu teuer. Kritik an den Projekten selber in allgemeiner Form sowie insbesondere am Tunnel wird auch geäußert. An dritter Stelle folgen Verkehrsaspekte wie, die Projekte führen lediglich zur Verlagerung des Staus oder die starke Belastung des Verkehrs in den betroffenen Gemeinden durch die Einschränkungen der Baustellen.

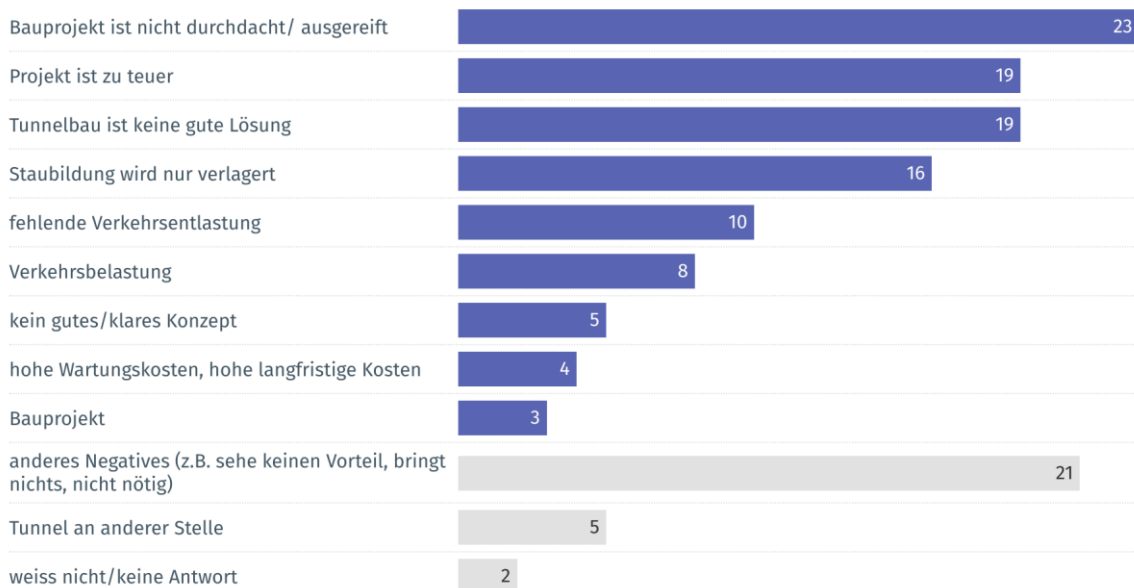
Wer auf der anderen Seite die Umfahrung Unterägeri angenommen hat, allerdings gegen das Projekt in Zug gestimmt hat, begründet diese Ablehnung der Umfahrung Zug häufiger mit Kritik am Projekt selber, wobei konkret der Tunnelbau oft genannt wird. Kritik an den zu hohen Projektkosten folgt erst an zweiter Stelle. Auch die Verkehrsaspekte spielen in dieser Gruppe eine grössere Rolle, als unter den Stimmberechtigten, die beide Vorlagen abgelehnt haben:

Grafik 13

Hauptgründe Ablehnung Umfahrung Zug

Welches sind die Hauptgründe, dass Sie die Umfahrung Zug abgelehnt haben?

in % Stimmberechtigte, die das Umfahrungsprojekt Unterägeri angenommen und das Umfahrungsprojekt Zug abgelehnt haben



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=104)

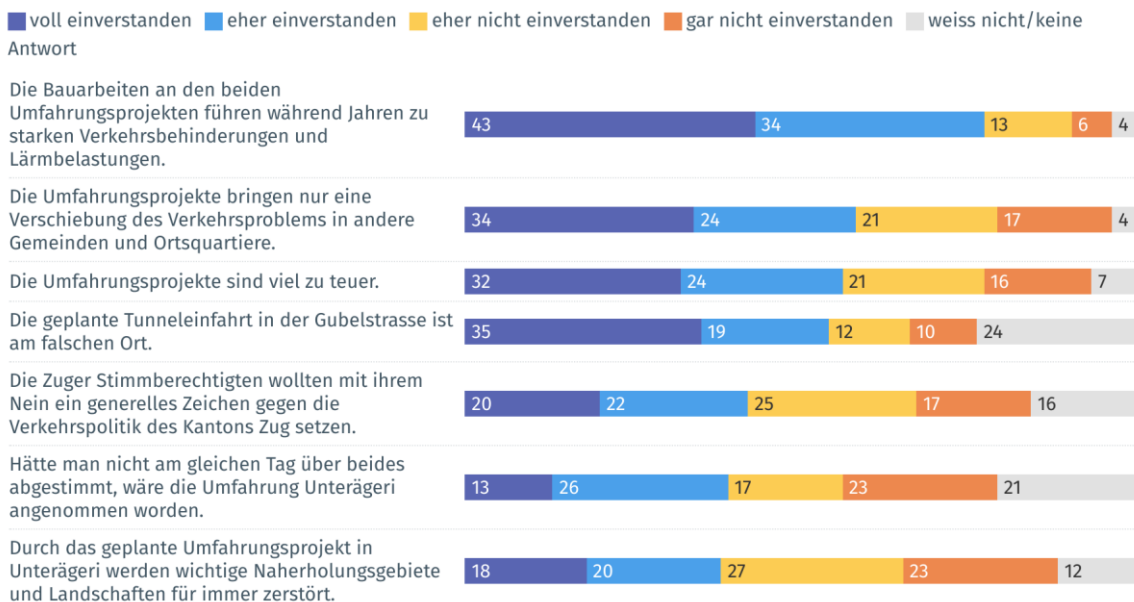
Wenn die Stimmberechtigten zu den vorgegebenen Argumenten Stellung nehmen können, zeigt sich ein leicht anderes Bild. Wenig überraschend sind auch einige der Kontra-Argumente zu den Abstimmungsvorlagen rund um die Umfahrungsprojekte mehrheitsfähig, allen voran die entstehenden Verkehrsbehinderungen und Lärmbelastung sowie die mangelhafte Lösung der Verkehrsprobleme der Umfahrungen. Die Projektkosten werden hingegen erst an dritter Stelle genannt:

Grafik 14

Zustimmung zu Abstimmungsargumentationen - contra

Wir haben hier einige Argumente rund um die Abstimmung zu den beiden Umfährungsprojekten gesammelt, die man immer wieder hören konnte. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder gar nicht einverstanden sind:

in % Stimmberechtigte, die an der Abstimmung teilgenommen haben



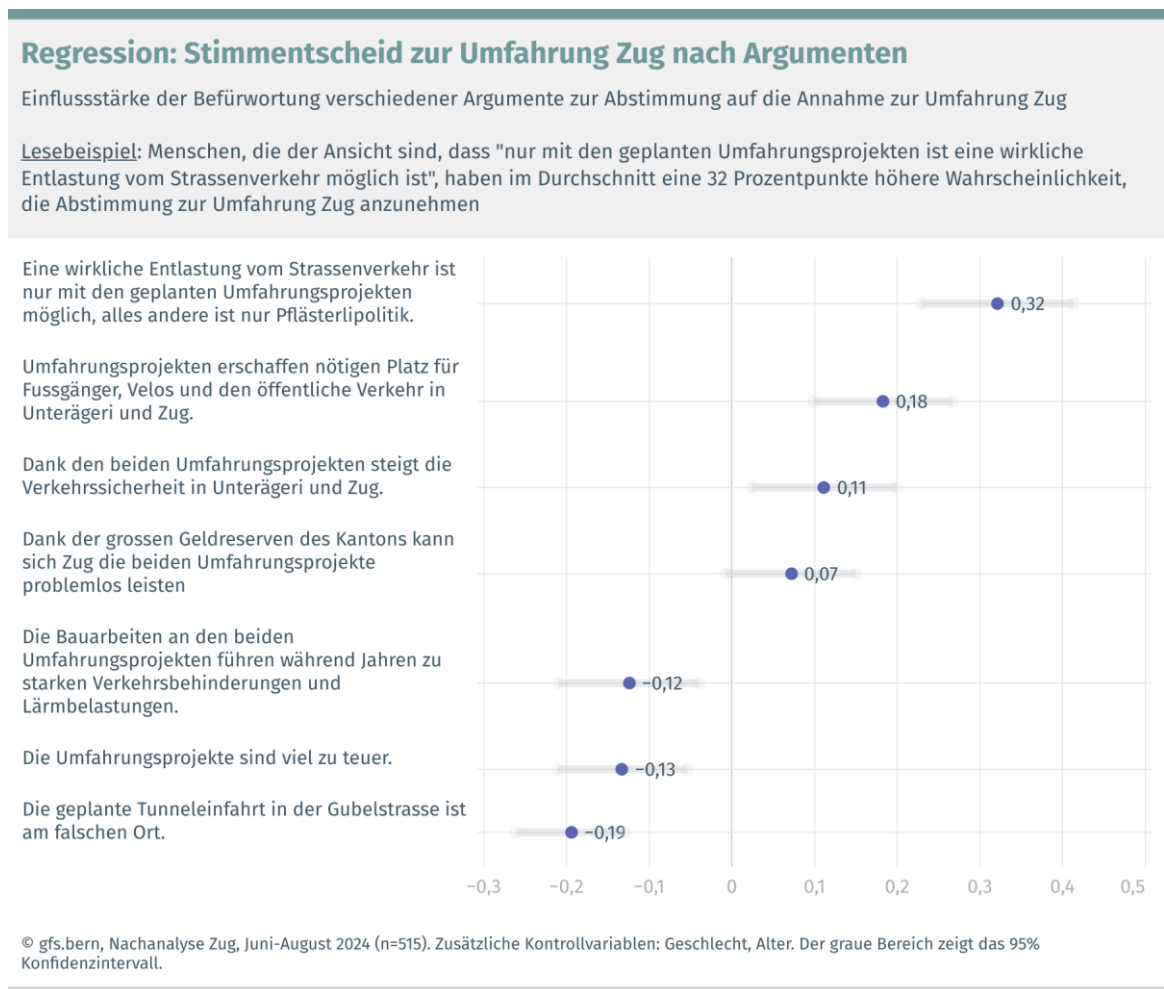
© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=1030)

Die meisten Abstimmungsteilnehmer:innen erwarten, dass die Bauarbeiten der zwei Umfährungsprojekte zu jahrelangen Verkehrs- und Lärmproblemen führen würden (77% voll/eher einverstanden). Weiter ist insbesondere die Kritik an den konkreten Lösungsvorschlägen mehrheitsfähig, weniger die Kritik am Prozess rund um die Abstimmungen. So finden jeweils Mehrheiten der Abstimmungsteilnehmenden, dass die vorgeschlagenen Projekte das Verkehrsproblem nicht gelöst, sondern nur an andere Orte verschoben hätten (58%), die geplante Tunnelleinfahrt in der Gubelstrasse am falschen Ort sei (54%) sowie die beiden Projekte grundsätzlich viel zu teuer sind (56%). Dass die Zuger Stimmberechtigten mit dem Nein an der Urne ein generelles Zeichen gegen die Verkehrspolitik des Kantons setzen wollte (42%) sowie, dass die Umfahrung in Unterägeri angenommen worden wäre, hätte man nicht gleichzeitig über beide Projekte abgestimmt (39%), sehen hingegen jeweils nur eine Minderheit der Teilnehmer:innen der Abstimmung. Kritik an den Umfährungsprojekten aus der Landschaftsschutzperspektive ist ebenfalls nicht mehrheitlich geäußert worden: Dass durch das Umfährungsprojekt in Unterägeri wichtige Naherholungsgebiete und Landschaften zerstört worden wären, findet nur eine Minderheit (38%).

Neben der Zustimmung zu einem Argument ist auch die Wirksamkeit auf die Stimmabsticht ein wichtiges Kriterium zur Identifikation effektiver Argumentationen. Dies ist darum wichtig, weil Zustimmung zu einem Argument nicht zwingend bedeutet, dass es für den Stimmentscheid überhaupt relevant ist. Beispielsweise kann eine Person finden, dass die Verkehrsbelastung im Kanton Zug untragbar hoch ist, ihr ablehnender

Stimmenscheid entsteht hingegen durch die Wahrnehmung, dass das Projekt zu teuer ist. Eine weitergehende statistische Analyse untersucht die vorgängig aufgeführten Argumente in einem nächsten Schritt auch ihre Entscheid-Wirksamkeit. Dabei finden wir auf sowohl auf der Befürworter:innen- als auf der Gegner:innen-Seite jeweils mehrere Argumente mit statistisch signifikantem Effekt auf den Stimmenscheid:

Grafik 15



Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: die verschiedenen Argumente rund um die Abstimmungen zu den Umfahrungsprojekte) auf eine abhängige Variable (Stimmenscheid Abstimmung Umfahrungsprojekt Zug). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer Annahme der Vorlage (positives Vorzeichen) oder eher einer Ablehnung der Vorlage (negatives Vorzeichen) führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf den Stimmenscheid. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (ceteris paribus). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

Obwohl die Zustimmung unter den Abstimmungsteilnehmer:innen zum Argument, dass einzig die Umfahrungsprojekte den Strassenverkehr wirklich entlasten würden nur minderheitlich ist, zeigt die Regressionsanalyse, dass es sich um die effektivste Argumentation handelt und eine Zustimmung am ehesten zu einer Annahme der Vorlage geführt hat. Aber auch wer der Meinung ist, die Umfahrungsprojekte schaffen den nötigen Platz für ÖV und Langsamverkehr und erhöhen die Verkehrssicherheit, hat mit höherer Wahrscheinlichkeit die Vorlage zum Umfahrungsprojekt Zug angenommen. Wer hingegen der Meinung ist, die Umfahrungsprojekte führen zu Lärm und Verkehrsüberlastungen, sind

viel zu teuer und die Tunneleinfahrt ist am falschen Ort, hat häufiger ein Nein zum Umfahrungsprojekt Zug in die Urne gelegt.

Zentral ist auch das Fehlen eines Argument: Die Aussage, dass die Verkehrssituation im Kanton Zug untragbar ist und dringend gelöst werden muss, hatte sichtbar keine Meinungswirkung auf den Stimmentscheid. Oder in anderen Worten: Die Zuger Stimmberechtigten sehen zwar eine untragbare Verkehrssituation, deswegen stimmten aber keine wesentlichen Gruppen für die Vorlage. Augenscheinlich galten die beiden Vorlagen nur beschränkt als valide Lösung für das breit konstatierte Problem.

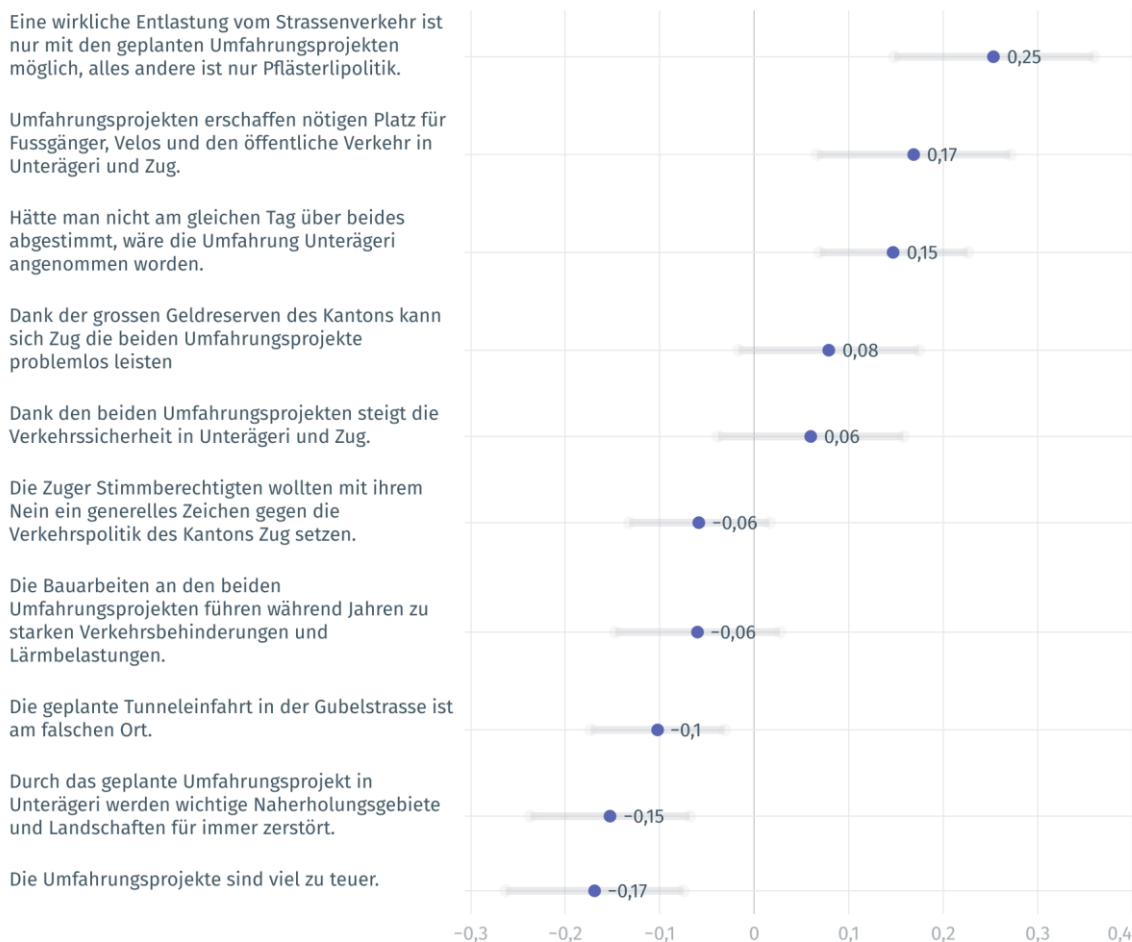
Die Regression auf den Stimmentscheid zur Umfahrung Unterägeri zeigt eine etwas andere Dynamik der Argumente auf den Stimmentscheid:

Grafik 16

Regression: Stimmenscheid zur Umfahrung Unterägeri nach Argumenten

Einflussstärke der Befürwortung verschiedener Argumente zur Abstimmung auf die Annahme zur Umfahrung Unterägeri

Lesebeispiel: Menschen, die der Ansicht sind, dass "nur mit den geplanten Umfahrungsprojekten ist eine wirkliche Entlastung vom Strassenverkehr möglich ist", haben im Durchschnitt eine 25 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, die Abstimmung zur Umfahrung Unterägeri anzunehmen



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=509). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: die verschiedenen Argumente rund um die Abstimmungen zu den Umfahrungsprojekte) auf eine abhängige Variable (Stimmenscheid Abstimmung Umfahrungsprojekt Unterägeri). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer Annahme der Vorlage (positives Vorzeichen) oder eher einer Ablehnung der Vorlage (negatives Vorzeichen) führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf den Stimmenscheid. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (ceteris paribus). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

Auf der Befürworter:innen-Seite führt die Meinung, die Abstimmung zum Unterägeri Projekt wäre angenommen worden, wäre nicht gleichzeitig über das Umfahrungsprojekt Zug abgestimmt worden, zu einer höheren Wahrscheinlichkeit die Vorlage zum Unterägeri Projekt anzunehmen.

Wie in der Abstimmung zum Projekt in Zug ist auch bezüglich des Stimmenscheids zum Umfahrungsprojekt in Unterägeri der Einfluss der Argumente, nur die vorgeschlagenen Umfahrungsprojekte entlasten den Strassenverkehr wirklich und die Umfahrungsprojekte schaffen den nötigen Platz für ÖV- und Langsamverkehr, positiv und statistisch signifikant.

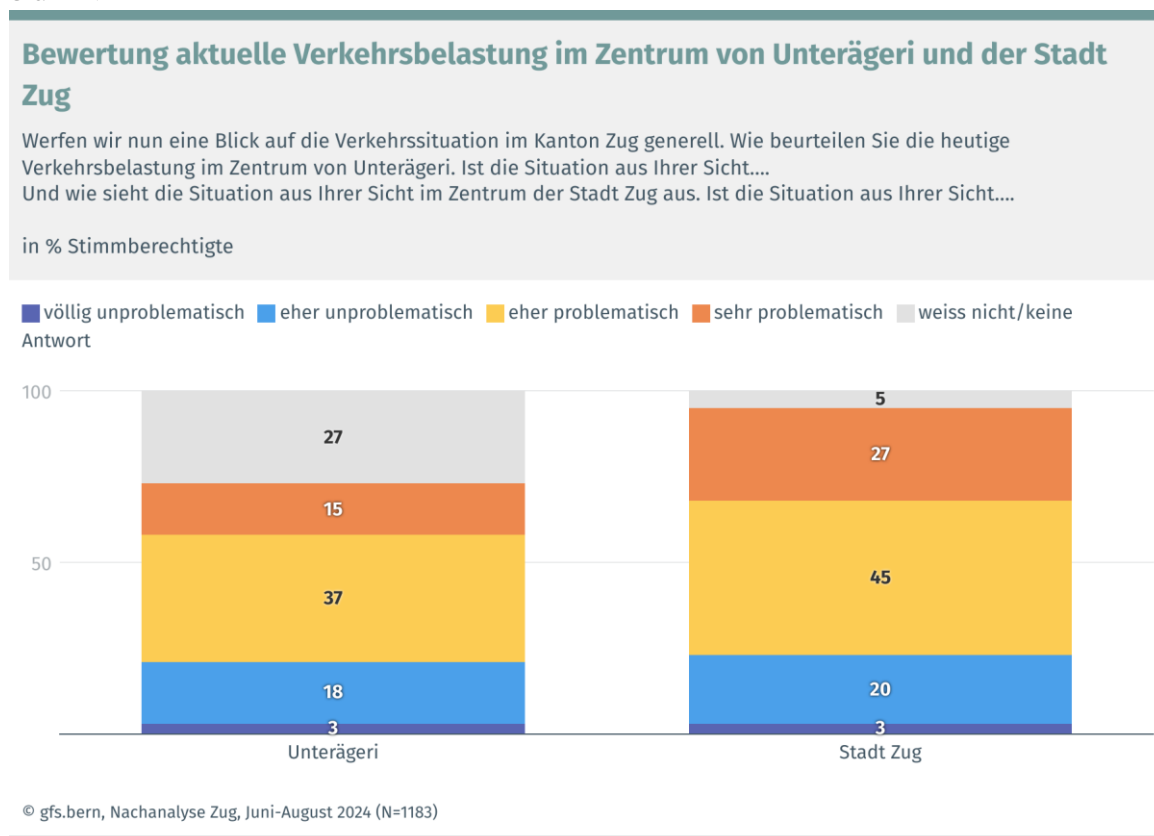
Auf der Gegenseite ist dabei neben dem Kostenargument und der falschen Lage des Tunnelleingangs insbesondere auch die Zerstörung von Naherholungsgebieten und Landschaften in Unterägeri selber eine effektive und statistisch signifikante Argumentationslinie gegen das Umfahrungsprojekt.

Wie schon bei der Zuger Vorlage fehlt auch hier der direkte Bezug zur Verkehrssituation als entscheidrelevantes Element.

2.5 Verkehrssituation im Kanton Zug

Die Zuger Stimmbevölkerung sieht die aktuelle Verkehrssituation in den Zentren der beiden Gemeinden Zug und Unterägeri überaus kritisch:

Grafik 17

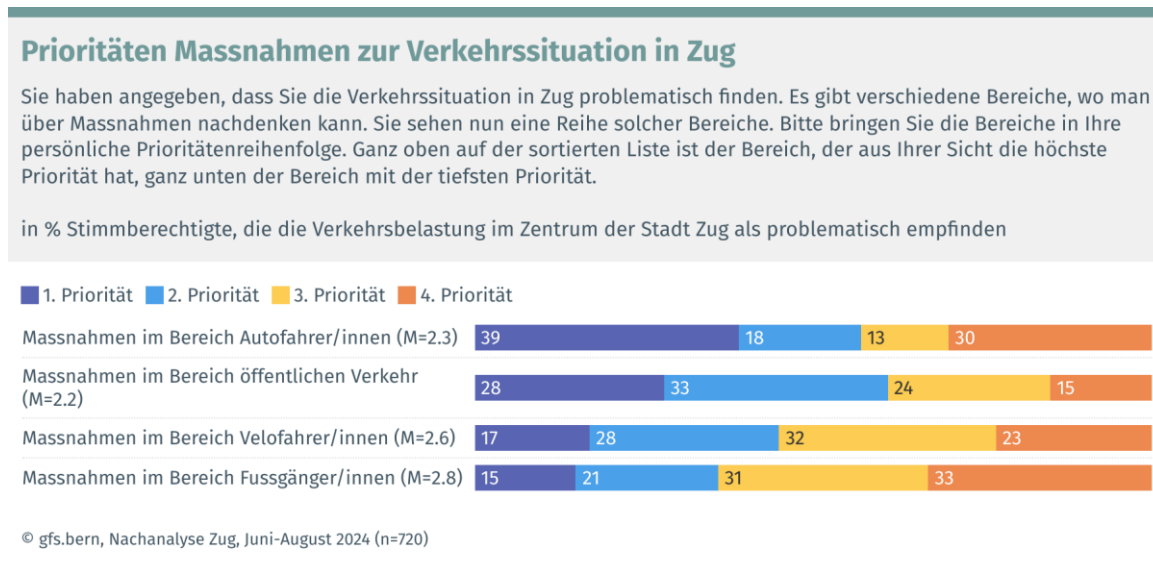


Lediglich knapp ein Viertel der Stimmberechtigten sieht keine Probleme in der aktuellen Verkehrsbelastung im Zentrum der Stadt Zug (23% völlig/eher unproblematisch), bezüglich der Situation im Zentrum von Unterägeri gar nur 21 Prozent. Die grosse Mehrheit sieht die beiden Verkehrssituationen als problematisch, wobei sie in der Stadt Zug für über ein Viertel sogar sehr problematisch ist. Dass die Verkehrssituation in Unterägeri weniger oft als problematisch beschrieben wird, lässt sich in erster Linie darauf

zurückführen, dass dies für die Befragten sichtbar schwieriger zu beurteilen ist (27% weiss nicht/keine Antwort).

Die Befragten, die die Verkehrssituation in Zug als problematisch einschätzen, sind sich allerdings nicht einig, in welchem Bereich Massnahmen prioritär angegangen werden sollen:

Grafik 18



Die vier Bereiche Auto, ÖV, Velo und Fussgänger:innen erreichen alle einen Mittelwert zwischen 2.2 und 2.8, in der Tendenz werden insgesamt aber die Bereiche Auto und ÖV gegenüber dem Langsamverkehr in Zug leicht priorisiert. Massnahmen im Auto Bereich polarisieren dabei besonders stark, denn dieser Bereich wird besonders häufig sowohl als erste (39%) wie auch als letzte Priorität (30%) genannt. Wenig überraschend ist dabei das primäre Fortbewegungsmittel entscheidend für die eigene Priorisierung der Massnahmen. Wer hauptsächlich mit dem Auto oder Motorrad unterwegs ist, priorisiert besonders häufig Massnahmen im Bereich Auto, während die übrigen Befragten diesen Bereich besonders oft als letzte Priorität sehen.

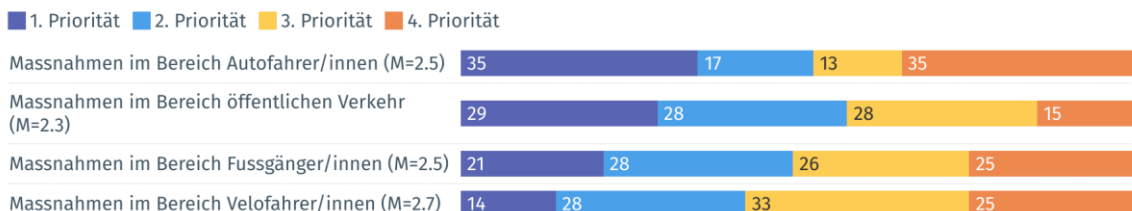
Ein sehr ähnliches Bild zeigt sich auch bezüglich der Verkehrssituation in Unterägeri, wobei hier die Priorisierung der Bereiche noch enger zusammen liegen (Mittelwerte zwischen 2.3 und 2.7):

Grafik 19

Prioritäten Massnahmen zur Verkehrssituation in Unterägeri

Sie haben angegeben, dass Sie die Verkehrssituation in Unterägeri problematisch finden. Es gibt verschiedene Bereiche, wo man über Massnahmen nachdenken kann. Sie sehen nun eine Reihe solcher Bereiche. Bitte bringen Sie die Bereiche in Ihre persönliche Prioritätenreihenfolge. Ganz oben auf der sortierten Liste ist der Bereich, der aus Ihrer Sicht die höchste Priorität hat, ganz unten der Bereich mit der tiefsten Priorität.

in % Stimmberechtigte, die die Verkehrsbelastung im Zentrum von Unterägeri als problematisch empfinden



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (n=565)

Einen kleinen Unterschied lässt sich zwischen den beiden Gemeinden bezüglich des Langsamverkehrs erkennen: Während in Zug Massnahmen für Velofahrer:innen etwas wichtiger sind, priorisieren die Befragten Massnahmen für Fussgänger:innen für die Verkehrssituation in Unterägeri.

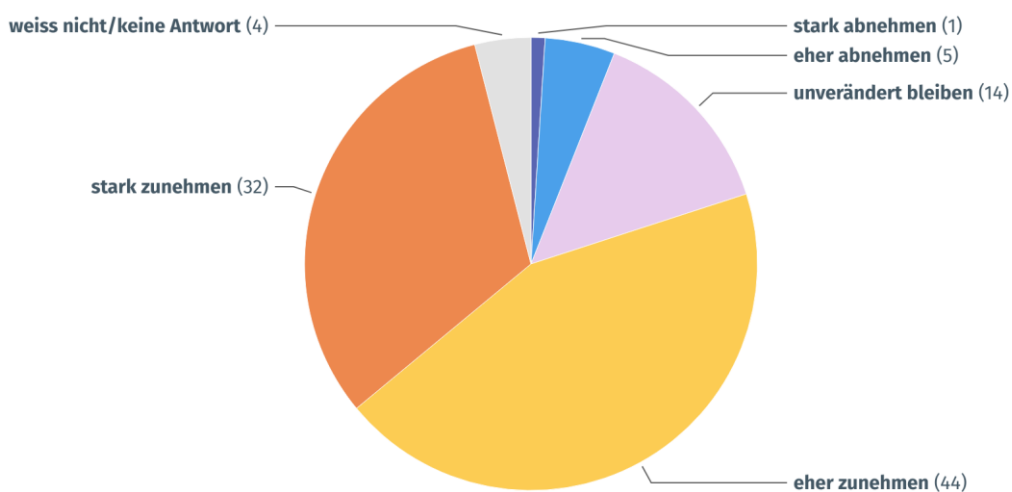
Die grosse Mehrheit der Zuger Stimmbevölkerung rechnet mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Strasse:

Grafik 20

Einschätzung zur zukünftigen Verkehrsbelastung auf der Strasse

Was ist Ihr Eindruck, wird die Verkehrsbelastung auf der Strasse (Auto, Lastwagen und Bus) im Kanton Zug in den nächsten 20 Jahren gegenüber heute...

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (N=1183)

Insgesamt erwarten drei Viertel eine Zunahme (76% stark/eher zunehmen), ein Drittel rechnet dabei sogar mit einem starken Anstieg der Verkehrsbelastung (32% stark zunehmen). Weiter rechnen 14 Prozent damit, dass sich die Verkehrsbelastung in den nächsten 20 Jahren gegenüber heute nicht gross verändern wird und gerade einmal sechs Prozent rechnen mit einer Abnahme der Belastung auf der Strasse.

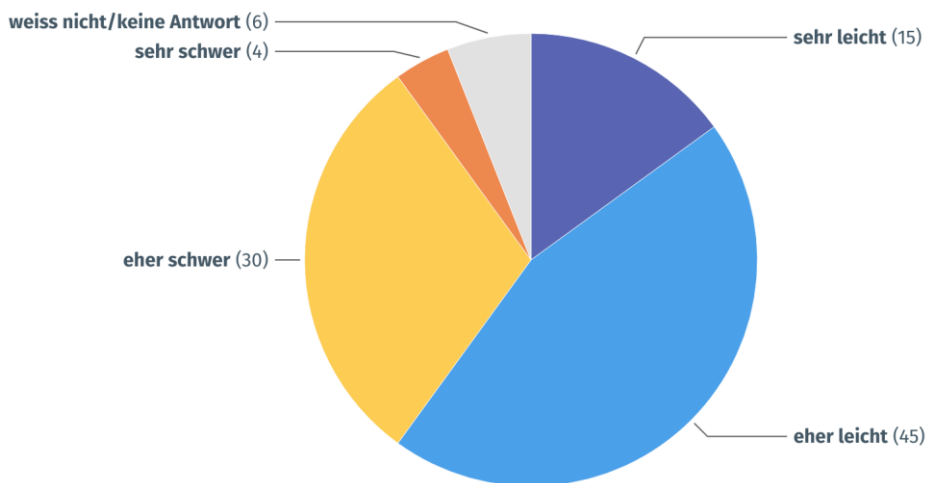
Die Zuger:innen trauen sich solche Einschätzungen bezüglich Verkehrsbelastung durchaus zu:

Grafik 21

Einfachheit der Einschätzung zur zukünftigen Verkehrsbelastung auf der Strasse

Fällt Ihnen eine solche Einschätzung zur zukünftigen Verkehrsbelastung auf der Strasse (Auto, Lastwagen und Bus) im Kanton Zug...

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (N=1183)

Die Mehrheit sagt, es fällt ihnen zumindest eher leicht solche Fragen zu beurteilen (60% sehr/eher leicht), gut ein Drittel empfindet diese Einschätzung hingegen als schwer (34% sehr/eher schwer).

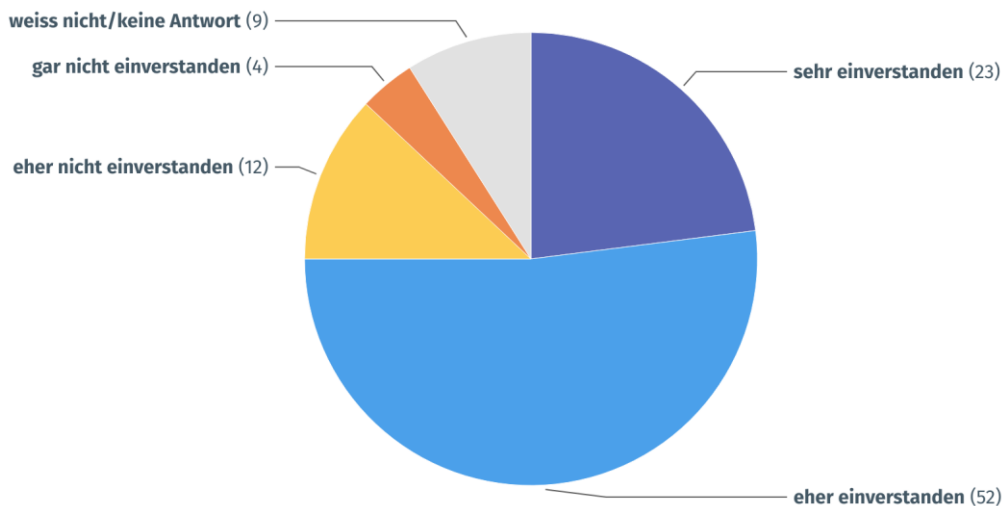
Die Zuger:innen sind grundsätzlich einverstanden damit, dass die Verkehrsführung auf eine Konzentration des Verkehrs auf die Hauptachsen ausgerichtet wird, um so die restlichen Gebiete entlasten zu können:

Grafik 22

Konzentration auf Hauptachsen und Entlastung von den restlichen Gebieten

Die Verkehrsführung des Kantons Zug ist darauf ausgerichtet, dass der Verkehr auf sogenannten Hauptachsen konzentriert wird, was für die Gebiete neben den Hauptachsen zu weniger Verkehr führen soll. Sind Sie mit einer solchen Konzentration auf Hauptachsen und Entlastung von den restlichen Gebieten....

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (N=1183)

75 Prozent sind mit diesem Vorgehen einverstanden, dem gegenüber stehen 16 Prozent, die sich eine andere Verkehrsführung wünschen würden.

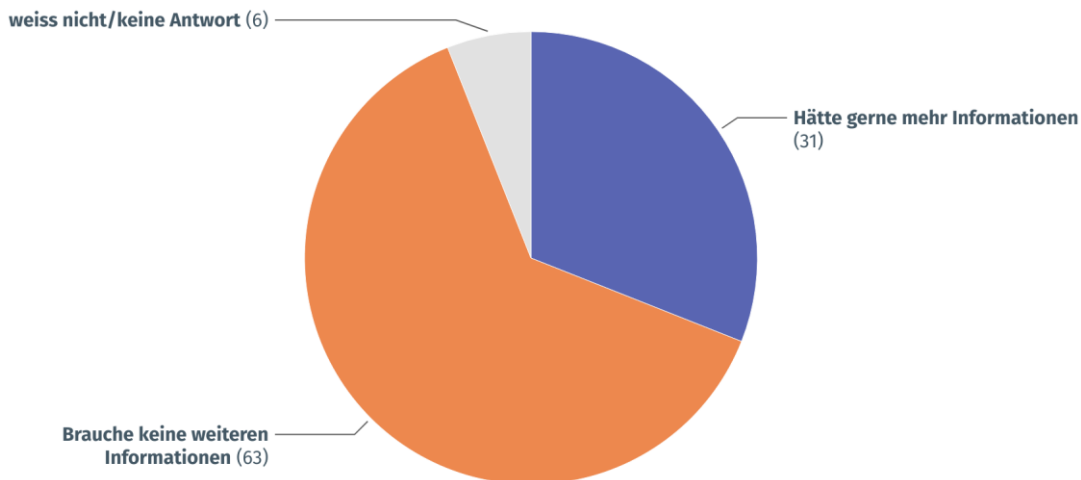
Dass sich die Zuger Stimmbevölkerung die Einschätzungen zu Verkehrsfragen auf Basis der verfügbaren Information grundsätzlich zutrauen, zeigt sich auch daran, dass mehrheitlich kein zusätzlicher Informationsbedarf zur Verkehrssituation und zur Verkehrsplanung im Kanton Zug besteht:

Grafik 23

Informationsbedarf zur Verkehrssituation und Verkehrsplanung im Kanton Zug

Hätten Sie gerne mehr Informationen zur Verkehrssituation und Verkehrsplanung im Kanton Zug?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Nachanalyse Zug, Juni-August 2024 (N=1183)

Insgesamt benötigen 63 Prozent der Stimmberechtigten im Kanton Zug keine weiteren Informationen zur Verkehrssituation und Verkehrsplanung, 31 Prozent hätten gerne mehr Informationen zur Verfügung. Die Werte unterscheiden sich dabei in den meisten Untergruppen nur geringfügig, insbesondere haben Gegner:innen und Befürworter:innen der beiden Umfahrungsprojekte ähnlich häufig Informationsbedarf im Verkehrskontext.

3 Erste Leseweise



In erster Linie waren die Entscheidungen für oder gegen die Umfahrungsprojekte eine Frage der Parteipräferenz. In der geschlossenen Linken wurden beide Vorlagen sehr deutlich abgelehnt, während die bürgerliche Mehrheit der Stimmbevölkerung gegenüber den Umfahrungsprojekten positiver gestimmt waren. Die Zustimmung war aber deutlich weniger enthusiastisch als die Ablehnung auf der Gegenseite. Zusammen mit der mehrheitlichen Ablehnung der Stimmberechtigten ohne klare Parteibindung führte dies zu einem doppelten Nein an der Urne für beide Vorhaben.



Der Befürworterseite der Vorlagen gelang es nicht ausreichend, das bürgerliche Lager mit einer Koalition von potenziellen Gewinner:innen der Umfahrungsprojekte zu erweitern. So konnten ausserhalb der bürgerlichen Parteien zu wenige zusätzliche Ja-Stimmen generiert werden. Das trifft einerseits auf die ÖV-Fahrer:innen und Langsamverkehrsteilnehmenden zu, die nicht davon überzeugt waren, dass die Umfahrungsprojekte Vorteile für sie mitbringen würden. Und andererseits konnte auch die direkt betroffenen Einwohner:innen der Stadt Zug nicht von den möglichen Gewinnen für die Lebensqualität in Zug überzeugt werden.



Der Problemdruck in der Verkehrssituation des Kantons Zug war für den Ausgang der beiden Vorlagen nicht entscheidend. Insgesamt beurteilt die Zuger Stimmbevölkerung die Verkehrssituationen in Zug und Unterägeri zwar mehrheitlich als problematisch, die Dringlichkeit war insgesamt aber nicht gross genug, um über gewisse Schwachstellen der Umfahrungsprojekte hinwegzusehen. Stattdessen standen vermehrt die Nachteile wie die Belastung durch die Baustellen, die hohen Kosten, aber auch Kritik an den Bauvorhaben selber, wie der fehlenden Verbesserung für die allgemeine Verkehrssituation oder die Lage der Tunnels, im Zentrum.



Die Abstimmung muss aber auf keinen Fall als eine komplette Absage an die Zuger Verkehrspolitik verstanden werden. Nur eine Minderheit der Abstimmungsteilnehmenden sieht mit dem doppelten Nein ein generelles Zeichen gegen die Verkehrspolitik des Kantons. Auch, dass die Verkehrsführung darauf ausgerichtet ist, den Verkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren und die übrigen Gebiete zu entlasten, ist in der Stimmbevölkerung sehr breit abgestützt. In welchem Bereich allerdings Massnahmen besonders dringend sind, ist sich die Stimmbevölkerung nicht einig.

4 Anhang

4.1 Überblick Methoden

Die Ergebnisse der Studie "Nachanalyse Volksabstimmung Umfahrungen Zug und Unterägeri" basieren auf einer repräsentativen Befragung der Stimmberechtigten aus dem Kanton Zug. Befragt wurden zwischen dem 18. Juni 2024 und dem 11. August 2024 insgesamt 1'189 Stimmberechtigte aus allen Zuger Gemeinden.

Aus allen Gemeinden ausser Zug wurde eine quotierte Zufallsstichprobe aus dem Einwohnerregister gezogen und per Post zur Teilnahme an der Onlinebefragung eingeladen. Auf Wunsch konnten die Eingeladenen sich für eine telefonische Befragung anmelden oder sich von der Befragung abmelden. Wer nach drei Wochen noch nicht an der Befragung teilgenommen oder sich abgemeldet hatte, wurde per Brief erneut an die Befragung erinnert.

Da die Gemeinde Zug für die Befragung keine Adressdaten zur Verfügung gestellt hat, wurden zusätzlich insgesamt 260 telefonische Interviews mit Stimmberechtigten der Gemeinde Zug durchgeführt. Die Telefonnummern wurden dafür zufällig aus dem Telefonbuch gezogen.

Alle Angaben gelten bei einer 95-prozentigen Wahrscheinlichkeit mit einem Unsicherheitsbereich von ± 2.8 Prozentpunkten. Die Resultate wurden nach Alter, Geschlecht und Gemeinden, nach der realen Stimmbeteiligung sowie Abstimmungsergebnis gewichtet. Zusätzlich wurde auch nach der Stimmbeteiligung einer vergangenen Abstimmung gewichtet. So werden die Meinungen einerseits sowohl der Befürworter:innen als auch der Gegner:innen der Vorlage und andererseits auch für Stimmberechtigte, die nicht an der Abstimmung teilgenommen haben, anteilmässig berücksichtigt.

Weitere Details zum Ablauf und Methoden der Befragung finden Sie in der nachfolgenden Tabelle.

Tabelle 2: Methodische Details

Auftraggeber	Baudirektion des Kantons Zug
Grundgesamtheit	Stimmberechtigte des Kantons Zug
Befragungsmethode:	Online und telefonische Befragung
Befragungszeitraum	18.06. 2024– 11.08.2024
Art der Stichprobenziehung	<ul style="list-style-type: none"> • Quotierte Zufallsstichprobe aus den Einwohner:innenregister der Zuger Gemeinden (ausser Gemeinde Zug) • Zufallsauswahl aus Telefonbuch der Gemeinde Zug
Stichprobengrösse	<p>Total Befragte N = 1'189</p> <ul style="list-style-type: none"> • Online: n = 923 • Telefonisch auf Wunsch: n = 6 • Telefonisch Gemeinde Zug: n = 260

Ausschöpfung	<p>Brutto Stichprobe: 2'728</p> <p>Netto Stichprobe: 929</p> <p>Verweigerungen: 535</p> <p>Ausschöpfung ohne Verweigerungen: 34%</p> <p>Ausschöpfung mit Verweigerungen: 54%</p>
Stichprobenfehler	±2.8 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit
Gewichtung	Alter/Geschlecht, Gemeinde, Parteistärke, Stimmbeteiligung, Abstimmungsergebnisse, Recall zu vergangener Abstimmung

©gfs.bern, Nachanalyse Volksabstimmung Umfahrungen Zug und Unterägeri, März Juni – August 2024

4.2 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 