

Mobilitätskonzept Kanton Zug – Online Umfrage als Ersatz für den zweiten Workshop vom März 2020 Kommentare zu den Massnahmen

Anzahl TN: 69

MIV = Motorisierter Individualverkehr

öV = öffentlicher Verkehr

Themenblock MENSCH

M 1 | Kanton und Gemeinden sorgen für ein stufengerechtes Wissen der Zugerinnen und Zuger über die Mobilität.

- Es sollen alle angesprochen werden (u.a. auch Kinder)
- Soll kein Fokus sein, da selbstverständlich. Leider nur Schönfärberei des Mobilitätskonzept...
- Freizeitmobilität und Anreize zu Modalshift zugunsten öV nicht vergessen
- Hört sich gut an, aber ich verstehe es nicht. was ist damit gemeint? Was verspricht sich der Kanton davon?
- Stufengerechtes Wissen ist auch für die ansässigen Unternehmen und Zupendler relevant
- Das Wissen alleine genügt nicht, es braucht wirtschaftliche oder andere Anreize
- Wissen fördert cleveres Verhalten
- Wissen über Mobilität liegt nur in der Verantwortung der Gemeinde und des Kantons, sofern vom Kanton und der Gemeinde gewollt und gefördert. Informationen über private Angebote müssen nicht zwingend von der öffentlichen Hand verbreitet werden
- Kanton und Gemeinden sollen nur über Wissen sorgen, sofern es im Interesse des Kantons und der Gemeinden ist. Private Anbieter müssen ihre Produkte selber vermarkten
- Sensibilisierung ist sehr wichtig. auch bei Schülern in der Primarschule und vertiefter in Oberstufe behandeln.
- Informationskampagnen fördern
- Was heisst das konkret?
- Textmodifikation: «Kanton und Gemeinden sorgen für ein stufengerechtes Wissen der **Zuger Bevölkerung und Beschäftigte über das aktuelle Mobilitätsverhalten, die Ziele des Mobilitätskonzepts 2040 des Kantons Zug und mit welchen Massnahmen sie diese zu erreichen gedenken.**»

M 2 | Kanton und Gemeinden starten gemeinsam mit der Wirtschaft und den Verbänden eine Informationskampagne. Vorbildliche Mobilitätsformen sind positiv von Staat und Wirtschaft zu «verkaufen» (Sharingformen, smart work, Homeoffice, Fitness durch gesunden Arbeitsweg etc.).

- Es geht aber hier aber besonders darum, dass es einen Ausgleich von Arbeitsplätzen und Einwohnern gibt. Die Ermöglichung von von möglichst kurzen Pendlerdistanzen. Dies ist heute nicht möglich, da die Arbeitsplätze zu konzentriert sind. Homeoffice ist nur bedingt eine Lösung, da es auch diverse physische und psychische Probleme gibt. Ideal wäre, wenn ein Grossteil der Bevölkerung zu Fuss oder mit Velo zur Arbeit kommt. Bedeutet weniger Arbeitsplätze und eine bessere Verteilung, Arbeitsplatzmarkt regulieren, in dem man zum Beispiel eine Krankenschwester vom Kanton Zug, die in Kloten arbeitet mit einer Krankenschwester, die in Kanton Zug arbeitet und von Zürich kommt austauscht...
- Aus den Erfahrungen der "Coronazeit" lernen; z.B. Homeoffice
- Soll kein Fokus sein, da selbstverständlich. Leider nur Schönfärberei des Mobilitätskonzept...
- unter Einbezug der Mobilitätsanbieter
- Informationskampagnen sind nutzlos. Wichtiger ist es, Unternehmen mit den richtigen Anreizen einen Grund zu geben, Mobilitätsformen anzupassen.
- Sehr wichtig, dass wir das fördern
- Aufwand im Auge halten
- Die Informationskampagne müsste / könnte eher an die Wirtschaft direkt gewandt werden, welche diese mit dem MA umsetzt.
- Nur wo sinnvoll und wo keine Wettbewerbsverzerrung entsteht. Private Angebote sollen nicht unterstützt werden, sofern sie nicht subventioniert sind
- Sharingformen sind nicht per se gut. Es kommt darauf an, was mit einer jeweiligen Form des Sharings substituiert wird. Nur wenn daraus weniger Fahrzeuge und v.a. weniger Fahrten sowie eine höhere Flächeneffizienz resultieren, ist das entsprechende Sharing zielführend. Es ist bspw. kontraproduktiv, wenn Sammeltaxis (Ridepooling) oder auch Uber-ähnliche Angebote nicht vormalige MIV-Fahrten, sondern vormalige öV- oder Velofahrten oder Fusstrecken ersetzen.
- Die Leute wissen schon Bescheid, aber sie können teilweise nicht anders handeln, weil die Rahmenbedingungen nicht stimmen
- Informationskampagne muss dann mit tatsächlich vorhandener Hard- und Software der Wirtschaft ergänzt/übereingestimmt werden
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden starten gemeinsam mit der Wirtschaft und den Verbänden eine Informationskampagne. Vorbildliche **alte und neue** Mobilitätsformen sind ~~positiv~~ von Staat und Wirtschaft **positiv** zu **vermitteln (emissionsfreie (CO2, NOx, Lärm, etc.)** Elektromobilität, Sharingformen, smart work, Homeoffice, Fitness durch gesunden Arbeitsweg etc.).

M 3.1 | Kanton und Gemeinden entwickeln Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen.

- Spitzen glätten heisst mehr Kapazität zur Verfügung stellen. Wir haben genug Kapazitäten auf der Strasse. Wenn wir die Spitzen glätten, werden wieder mehr Autofahrer unterwegs sein und die Anwohner werden statt während 2 Stunden 6 Stunden mit übermässigem Verkehr konfrontiert. Anreize für Umstieg und kürzere Pendelwege fallen weg. Wichtig ist, weniger Kapazitäten für den MIV.
- ...entwickeln Massnahmen und setzen diese um!
- zusammen in Abstimmung mit der Wirtschaft
- damit ist wohl Mobilitätspricing gemeint - wird nicht ohne flankierende Massnahmen (z.B. 3.2) funktionieren
- Ja. Ich bin gegenüber Homeoffice skeptisch, da sich Unternehmen selbst abschaffen, wenn sie ihre Mitarbeiter physisch voneinander isolieren. Ich sehe aber ein Potenzial, einen Teil der Arbeitszeit im Homeoffice zu verbringen (Morgen/Abend), um ausserhalb der Pendlerzeiten ins Büro oder nach Hause gehen zu können. dazu müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden.
- Ich gehe davon aus, dass diese Massnahmen gemeinsam entwickelt werden um dann stufengerecht umgesetzt zu werden. Bei den Kosten wird dann erneut eine gemeinsame Haltung notwendig.
- Road-Pricing, nur mind. 2 Leute pro Auto
- abhängig von Massnahmen
- Nicht für die Privatwirtschaft, sondern für die im 3.6 erläuterten Betrieben
- Würde helfen eines der grössten Verkehrsprobleme zu mindern, Kooperation mit der Wirtschaft!
- Die Wirtschaft ist hierfür einzubeziehen.
- Dies ist wichtig um Brennpunkte zu erkennen und Massnahmen ableiten zu können. Z.T. sind diese Verkehrsspitzen schon bekannt oder sogar erhoben (z.B. Informationen von der ZVB?)
- Wir sollten den Verkehr allgemein reduzieren, nicht nur die Spitzen brechen
- Dies ist sinnvoll um Schwachpunkte aufzuzeigen und Lenkungsmassnahmen abzuleiten
- Das ist zu offen formuliert. Wahrscheinlich werden alle mit dieser Aussage einverstanden sein, hier müsste viel konkreter gesagt werden, welche Massnahmen das sein sollen.
- Mobilitätskonzepte von Firmen und Unternehmen einfordern
- Unklar

M 3.2 | Kanton und Gemeinden unterstützen – soweit betrieblich möglich – flexible Arbeitsformen. ändern

- siehe Antwort M2
- Soll kein Fokus sein, da selbstverständlich. Leider nur Schönfärberei des Mobilitätskonzept...

- zusammen mit der Wirtschaft
- Dazu gehört auch die Ausweitung der Betriebszeiten von Krippenplätzen / schulergänzende Betreuung
- Siehe 3.1.
- Ist im Grundsatz eine Massnahme aus M 3.1
- so weit möglich ist zu wenig
- Nicht für die Privatwirtschaft, sondern für die im 3.6 erläuterten Betrieben
- Die heutige Arbeitswelt steuert bereits in diese Richtung
- Nichts davon
- Flexible Arbeitsformen müssen grundsätzlich von den Arbeitgebern unterstützt werden. Es sollten Vorgaben an die Wirtschaft vermieden werden.
- Dies ist Sache der Arbeitgeber. Kanton und Gemeinden als Arbeitgeber: ja
- müsste es nicht heissen, flexible Arbeitszeiten bzw. Arbeitsformen, welche wenig Mobilität erfordert. Flexible Arbeitsformen kann ja auch heissen, dass ich ein working nomad bin und ständig um die Welt jette, und aus jeder Ecke der Welt für den Kanton arbeite.
- muss die Wirtschaft machen

M 3.3 | Das Mobilitätsverhalten der Verwaltungen wird erhoben und kommuniziert.

- Es soll den Anfängen einer schlechten Stellung der Verwaltung gegenüber der Privatwirtschaft entgegengewirkt werden.
- ...erhoben, kommuniziert und es werden konkrete Jahresziele zur Emissionsreduktion festgelegt.
- Zielsetzung unklar
- Ja, aber noch weitergehen: es könnte ein Index gebildet werden, an denen sich auf die Privaten messen könnten. Das gibt Anreize zur Verhaltensänderung und erspart Massnahme M2.
- Bitte keine zu grosse Bürokratie, die Verwaltung macht wohl nur einen kleinen Teil der Mobilität aus.
- nicht nur erhoben und kommuniziert, sondern verändert!! Es braucht klare Ansagen!
- Braucht es nicht!
- Die Verwaltung ist ein kleiner Teil am Gesamt MIV; Ich sähe eher Förderanreize als aufwändige Erhebungen und an den "an den Pranger stellen"
- Auf Ägeri / Neuheim gibt es keine sicheren Velo Wege
- Erhoben ja, aber nur für interne Zwecke
- Erheben ja, kommunizieren?? Warum?
- Das bildet m.E. mit M 3.4 eine Einheit. Ich vermute es geht darum, die Grundlagen für M 3.4 zu erheben.

- Kein Pranger für Mitarbeiter
- Textmodifikation: Das Mobilitätsverhalten **der Mitarbeiter aller Verwaltungen** wird erhoben und kommuniziert.

M 3.4 | Kanton und Gemeinden entwickeln Anreize zur Reduktion der Pendlerdistanzen ihrer Mitarbeitenden.

- Das würde heissen: Ein Wohnortwechsel ist die Voraussetzung. Das kann wohl nicht sein - oder?
- flexiblere Arbeitszeiten, Homeoffice
- Ergänzen mit: Kanton und Gemeinden sorgen für bezahlbaren Wohnraum für ihre Mitarbeitenden und für alle weiteren Arbeiter*innen
- unrealistische Massnahme, da bei Doppelverdienerhaushalten je nach Beruf keine Stellen am gleichen Ort verfügbar sind!
- führt zu einem zusätzlichen Bevölkerungswachstum in Agglomeration und Stadt, wie wird der ländliche Raum gestärkt?
- Grundsätzlich ja, aber nur, wenn in der Region genügend Wohnraum in unterschiedlichen Preissegmenten vorhanden ist. Steuerabzug für MIV- /aber auch öV-Pendler streichen, oder sogar umkehren.
- Bevor ich dem pauschal zustimmen kann, müssen diese Anreize ersichtlich sein. Es soll nicht ausschliesslich ein monetäres Belohnungssystem erstellt werden.
- Dies würde bedeuten, dass es auch im Kanton Zug genügend bezahlbare Wohnmöglichkeiten gibt
- Velo und Fussgänger müssen belohnt werden
- Damit nicht nur die Pendlerdistanzen, sondern die Pendlerzahl reduziert werden kann, ist im Kanton Zug ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen anzustreben. Insbesondere ist dabei darauf zu achten, dass ein grosses Angebot an preisgünstigen Wohnungen zur Verfügung steht bzw. neu geschaffen wird.
- Ist prioritär nicht Aufgabe des Staates => schon eher des Arbeitgebers
- Anreize zur Umsiedlung?
- Um den Zugersee viele gefährliche Stellen
- Pendlerdistanz soll im Bewerbungsverfahren mitberücksichtigt werden. Kanton und Gemeinden helfen bei Wohnungsfindung (z.B. schreibt Stadt Zug ihre Wohnungen erst nur im Intranet für Mitarbeitende aus)
- nicht nur zur Reduktion, sondern auch zur Wahl möglichst effizienten und ressourcenschonender Verkehrsträger
- Erscheint eher unrealistisch, insbesondere im Kanton Zug mit stark eingeschränktem bezahlbarem Wohnraum
- funktioniert nicht
- Dies macht aus ökologischer Sicht sicher Sinn. Noch wichtiger wäre jedoch die Förderung von ökologischen Verkehrsmitteln wie von E-Autos, dem öV und von Fahrrädern

M 3.5 | Kanton und Gemeinden verzichten auf die Abgeltung von Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen. Sie stellen den Mitarbeitenden genügend Angebote für die notwendigen Dienstfahrten zur Verfügung.

- Bestimmte Funktionen innerhalb der Verwaltung würden an Effizienz einbüßen und die Zeitvergütungen für die öV-Fahrten steigen deutlich an! Somit wären Mehrkosten unausweichlich
- Soll kein Fokus sein, da selbstverständlich. Leider nur Schönfärberei des Mobilitätskonzept...
- einverstanden
- Ist nicht überall Zweckmässig und soll darum nicht strikt geregelt werden. Als Tendenz ja!
- Solche Dienstfahrten können eine sinnvolle Ergänzung darstellen, womit die vorhandenen Ressourcen besser genutzt werden können. Diese Fahrten sollen jedoch ein mögliches Minimum reduziert werden.
- Hat der Kanton ein solchen Einfluss auf die Gemeinden?
- Mobility fördern und Telefonkonferenzen
- Es gibt sicher Situationen, in welcher die Abgeltung an Private sinnvoll ist
- Valable Alternativen sind bereits verfügbar.
- Zu wenig
- Ein Verzicht ohne qualifizierte Ausnahmen ist zu absolut und verhindert im Einzelfall die nötige Flexibilität
- Begründete Ausnahmen sollen möglich bleiben (z.B. Wahrnehmung eines Termins auf dem Nachhauseweg)
- Das ist schon eine sehr konkrete Massnahme, die anderen Punkte sind viel allgemeiner gehalten.
- Keine Bevormundung der Mitarbeiter
- nicht effizient, d.h. der Kt. hat plötzlich eine eigene Flotte
- Sinnvoll, wenn Kanton und Gemeinden E-Autos und Fahrräder zur Verfügung stellen
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden **leisten** Abgeltung von Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen, **sofern sie emissionsfrei fahren**. Sie stellen den Mitarbeitenden genügend Angebote für die notwendigen Dienstfahrten **mit emissionsfreien Fahrzeugen** zur Verfügung.

M 3.6 | Kanton und Gemeinden sorgen dafür, dass in den ihnen direkt unterstellten oder ihnen gehörenden Betrieben und Leistungserbringern (u. a. Spitäler, Schulen, Stiftungen, WWZ, GVRZ, ZVB) die Vorbildfunktion auch gelebt wird.

- ...sorgen mit konkreten Jahreszielen zur Emissionsreduktion dafür...
- mit Augenmass, der Servicemonteur kann eher nicht mit der Bahn auf die Baustelle
- Unbedingt: die öffentliche Hand kann nicht von Privaten erwarten, zu handeln, wenn sie es selbst nicht tut. das ist unglaubwürdig.

- Die Begriffe müssen genauer definiert werden. WWZ ist öffentlichen Hand wohl weder "unterstellt" noch "gehört" WWZ der öffentlichen Hand. Auf welche Unternehmen dies zutrifft muss also besser ersichtlich sein.
- Da muss aber auch der Kanton und die Gemeinden Vorbildfunktion übernehmen. Kein Dach eines öffentlichen Gebäudes ohne PVA
- Ich möchte nochmals nachdrücklich darauf hinweisen, dass WWZ eine private Unternehmung ist und nicht Kanton oder Gemeinden unterstellt ist.
- Vorbild überzeugt, dass Veränderungen funktionieren können.
- Veloparkplätze und Wege!!!!
- Sorgen dafür soll heissen: via Motivation und Anreiz, keine Vollzugspeitsche
- Diese Betriebe sind z.T. selbständige Aktiengesellschaften. Auf ihre betrieblichen und organisatorischen Freiheiten sollte nicht zu stark Einfluss genommen werden. Die Vorbildfunktion soll freiwillig erfolgen.
- Diese Betriebe sind z.T. eigene Rechtsformen. Die Vorbildfunktionen sollten von den Unternehmen aus entstehen und nicht durch den Kanton oder die Gemeinden eingefordert werden.
- und in diesen Betrieben die gleichen Regeln gelten wie in der Verwaltung
- Förderung von Dienstfahrten mit dem öV
- Keine Bevormundung der Mitarbeiter
- Diese Vorbildfunktion ist enorm wichtig. Kanton und Gemeinden müssen mit E-Autos ausgerüstet werden.

Weitere Kommentare zum Themenblock MENSCH

- Wichtig! Arbeitsplätze und Einwohner im Gleichgewicht, damit jeder in der Nähe seines Arbeitsplatzes Leben kann. Wenn die Verwaltung eine Vorbildrolle einnehmen muss, dann soll dies mit Anreizen geschaffen werden und nicht mit Verboten oder nicht nachvollziehbarem Zwangsverzicht. Die Erhöhung der Parkplatzgebühren von 100 % ist ein schlechtes Beispiel für den kantonalen Aktionismus!
- Dieses Kapitel muss unbedingt geschärft werden. Ansonsten verkommt das Zuger Mobilitätskonzept zu einem schön geschriebenen Text mit Aussagen drin, die schon längst dem allgemeinen Standard entsprechen.
- Es fehlen klare Aussagen, dass der Mensch und sein Mobilitätsverhalten eine wichtige Komponente darstellen um die Klimaziele des Bundes (netto Null bis 2050) zu erreichen.
- Die Verkehrsspitzen sind a) vergleichsweise tief und b) selber ein Steuerungselement und müssen zurzeit nicht gebrochen werden. Infokampagnen beurteile ich kritisch, die öffentliche Debatte findet auch ohne Kanton statt. Ergänzen durch: Finanzielle Unterstützung von Tests neuer Mobilitätsformen, die Effizienz (Energie, Infrastruktur) und Nachhaltigkeit erhöhen

- Das Thema "soziale Gleichheit" sollte proaktiver angegangen werden: wie wird mit Menschen umgegangen, die sich auf dem teuren Pflaster Zug Mobilität oder Wohnraum nicht leisten können? Mutige Schritte benötigen auch Auffangnetze für diejenigen, die durchs Netz fallen. Das muss nicht nach dem Giesskannenprinzip geschehen, aber mit punktuellen Massnahmen. Mobilitätsgutscheine? Neue "Arbeitersiedlungen"?
- Informationsmassnahmen und Kommunikation sind verschwendetes Geld, davon profitieren vor allem die beauftragten Unternehmen, die Wirkung ist nicht nachweisbar. Sinnvoller ist es, Entscheidungsträger zu beeinflussen. M3 könnte so weiterentwickelt werden, dass ein kantonales Benchmarksystem entsteht: wer steht mit seinem Unternehmen bei verschiedenen Indikatoren wo? der Kanton könnte mit den Unternehmen Zielvereinbarungen eingehen, ähnlich dem Instrument der EnAW [Anm. ARV: Energie-Agentur der Wirtschaft].
- Generell sollen der Kanton und die Gemeinden sich auf ihre Betriebe und Leistungserbringer konzentrieren.
- Die privaten Betriebe sollen selber auf sich zugeschnittene Konzepte erarbeiten können.
- Der Kanton Zug investiert lieber in Neue Tunnels und Strasse anstelle in ein Velo freundliches Zug.
- Dazu bräuchte es auch mehr E- Bike Tankstellen und Parkplätze.
- Die Verwaltung sollte mit einem positiven Beispiel vorangehen, bevor Wirtschaft & Gewerbe Restriktionen auferlegt werden.
- Die Massnahmen könnten sich noch etwas stärker am "3V"-Prinzip orientieren - Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern (zeitlich und räumlich), Verkehr verträglich machen. Beim Themenblock "Mensch" ist v.a. Mobilitätsmanagement für die ersten beiden "V" relevant.
- Grundsätzlich:
- Das vorliegende Papier beinhaltet vermischte Elemente einer Strategie, eines Konzepts und der operativen Umsetzung. Wenngleich keine klare strategische Ausrichtung aufgezeigt wird, ist doch eine geplante Benachteiligung/Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erkennbar. Richtigerweise würde der Regierungsrat zuerst die strategischen Stossrichtungen zur Mobilität definieren, auf deren Basis ein Konzept ausgearbeitet würde.
- Die Verkehrsträger sollen sich aus Sicht der Finanzdirektion gegenseitig ergänzen und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Entsprechend soll auch kein Druck auf den MIV ausgeübt werden. Insbesondere ist auch zu berücksichtigen, dass der Kanton Zug nicht nur aus der Stadt Zug besteht. Gerade in den Berggebieten ist die öV-Anbindung deutlich schwächer als in der Stadt. Entsprechend kommt dort dem MIV weiterhin eine zentrale Bedeutung zu. Mehrere genannte Massnahmen beinhalten mehr oder weniger offen geäusserte Einschränkungen des MIV. Deshalb sind sie abzulehnen. Auch soll das Verwaltungspersonal nicht als "Prototyp" für einen forcierten Umstieg missbraucht werden. Die "Vorbildfunktion" impliziert gute Verkehrsträger und schlechte. Diese Moralisation hat in einem lösungsorientierten Mobilitätskonzept nichts verloren. Mit Neutral bewertete Massnahmen sind zu schwammig, mit fehlender Aussagekraft oder unverständlich.
- Neutral heisst somit weder Zustimmung noch Ablehnung, sondern fehlende Entscheidungsgrundlagen. Müsste zwischen Zustimmung und Ablehnung entschieden werden, würde diesfalls Ablehnung gewählt, um eine präzisere Ausformulierung der Fragestellung auszulösen.
- i.W. muss die Wirtschaft und das Gewerbe " mitgenommen" werden.

Themenblock HARDWARE

H 1.1 | Bund, Kanton und Gemeinden bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen (Schiene und Strasse). Sie erneuern sie nach dem Stand der Technik und gewährleisten deren Sicherheit.

- Die Infrastruktur ist gebaut. Zuerst muss möglichst viel Verkehr vermieden werden, damit wir unsere Infrastruktur anpassen können. Dies ist aber nicht nur mit Aufbau, sondern vor allem mit Abbau verbunden.
- Muss ergänzt werden, dass zukünftig nur noch in klimaschonende Infrastruktur investiert wird.
- Zustimmung im Grundsatz, jedoch sollte man sich nicht stur am Stand der Technik und der Sicherheit orientieren, sondern offen für neue Lösungen sein. Das Beispiel Tempo 30 Zuger-/Baarerstrasse ist ein Trauerspiel. Dass Lärmthemen zuerst via Bundesgericht Umwege machen müssen, zeigt, dass immer noch für Autos anstatt für Menschen Verkehrsanlagen gebaut werden.
- Schienennetz: langfristige strategische Planung (Trassen für Linien Baar - Zug - Cham - ...) und sofortige Sicherungsmassnahmen prioritär
- Ist eine der wichtigen Aufgaben des Staates!
- ja, mit Anmerkung: keine MIV Kapazitätserhöhungen, keine Verbreiterungen wegen grösseren Autos
- Unterhalt der Infrastrukturen JA, Erneuerung soweit für die Sicherheit notwendig. Alternative Infrastrukturformen zu Strasse und Schiene prüfen
- Es gibt hier aufgrund der zweckgebundenen Einnahmen einen Zwang zum Ausbau der Infrastruktur, welcher Mehrverkehr fördert. Diese Spirale gilt es zu durchbrechen.

H 1.2 | Sie richten die Strassen stärker auf einen leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr aus. Wo immer möglich steht die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

- Velo und Fussverkehr nicht in Ballungsgebieten oder Gebieten mit grossem LV-Aufkommen können zusammenbleiben, um Verkehrsflächen einzusparen.
- Mit dem bestehenden Strassenraum "neu" definieren; z.B. für Veloautobahnen
- Grundsätzlich ist die Massnahme sehr zu unterstützen. Die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr benötigt jedoch sehr viel Platz. Es muss sichergestellt werden, dass dem Velo auf den Flächen des MIV ausreichend Platz zur Verfügung gestellt wird und die Fläche MIV zu Gunsten des Velos zu reduzieren ist.
- keine einseitige Ausrichtung, sondern ausgewogene Ausrichtung erwünscht
- Aufenthaltsqualität an zentraleren Lagen, Trennung dort, wo man mit Velo/zu Fuss schnell vorwärtskommen soll, unbedingt Trennung von Elektrobikes und Velos. Elektrobikes gehören nicht auf Velostreifen, sondern sind wie Töffs/Autos zu behandeln.
- Die Strassen sollen auf die Nutzer ausgerichtet werden, die sie hauptsächlich benutzen (auch ev. Auto)

- Velo- und Fussverkehr soll 1. Priorität haben; öV wird nicht erwähnt
- Im Kanton braucht es klare Velospuren, und zwar durchgehend. Es ist wichtig, dass der Platz den Autos "weggenommen" wird, damit es gut Platz hat.
- teilweise Widerspruch Trennung/Effizienz
- Nur wo es sinnvoll und zielführend ist
- Topographie muss berücksichtigt sein
- Velowege fördern, weitere Langsam-Verkehrsmittel wie z.B. E-Trotti in die Planung miteinbeziehen
- sie vergessen Velos und Mensch, nur die Autos bekommen Platz
- Wenn das prophezeite Wachstum eintrifft, sind wir um alle Personen froh, die mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Daher braucht es schnellere und sicherere Veloverbindungen!
- Vortrittsregelung: Velo hat Vortritt vor MIV.
- Punktuell können gemischte Flächen (Shared Space) sehr willkommen sein. Formulierung ist zu falsch in die andere Richtung.
- "wo immer möglich" ist ein Allerweltsbegriff. Die Kapazität der Strassen ist schon heute für Langsamverkehr sehr hoch bez. genügend. Es ist weniger eine Kapazitäts- als vielmehr eine Komfort- und Sicherheitsfrage. Sollte hier nicht auch eine Aussage gemacht werden, ob MIV und Langsamverkehr zu trennen sind. Da der Platz beschränkt ist, sollte konkreter vorgegeben werden, wie die Prioritäten sind. Soll der Langsamverkehr z. B. zu Lasten des MIV oder Busspuren gefördert werden? Oder sollen die Privaten ihre Grundstücke für neue Langsamverkehrsinfrastrukturen hergeben müssen?
- Inklusive Trennung Veloverkehr und MIV
- Das Problem ist nicht ausschliesslich die Trennung von Velo und Fussgänger sondern viel mehr die Trennung von Velo und Auto.
- Textmodifikation: Sie richten die Strassen stärker auf einen leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr aus. Wo immer **notwendig** steht die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

H 1.3 | Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizienter:

- Nicht um Kapazitäten zu erhöhen, sondern um Platz für die Bevölkerung zu gewinnen und für mehr Grünfläche
- Nichtssagend
- Welche Effizienz ist hier gemeint? Ist zu allgemein.
- Nur die Strukturen für Fussgänger und Velos... kein Ausbau bei Autos, im Gegenteil
- Sharing = mehr teilen und damit Ressourcen sparen
- was auch immer effizient heisst, kann bedeuten, dass es keine Busspuren mehr gibt...
- Ablehnung der Einschränkung des MIV

H 1.3.1 Busspuren werden für Fahrzeuge mit mehreren Personen geöffnet;

- Busspuren sollen aufgehoben werden. Pfortneranlagen mit Bussbevorzugung sollen den Verkehr auf zu stark mit MIV belasteten Strassen flüssig halten
- Fördert den Autoverkehr, was gegen die Klimaziele des Bundes (netto Null bis 2050) spricht.
- dazu ist aus meiner Sicht Zug zu kleinräumig, Förderung von Fahrgemeinschaften durch verbilligte Parkmöglichkeiten oder Roadpricing
- Situativ nur dort, wo der MIV den Busbetrieb nicht stark stört.
- Aufwand-Nutzenverhältnis? Gefährdung der zuverlässigen Leistungserbringung des öV
- Solange der Busbetrieb nicht darunter leidet ok.
- nur für Taxis, Spitex und Tixi
- z.B. Taxi's, Schulbusse, Tixi
- Grundsätzlich nur für Fahrzeuge mit > 10 Personen-Kapazität => Lizenz sichtbar, Risiko Missbrauch minimieren
- Mindestens 3 Personen; nach Möglichkeit auch Velo
- Der Kanton Zug verfügt gar nicht über so viele separate Busspuren, dass ein solches Thema ernsthaft diskutiert werden muss.
- in der Stadtnähe wird der öV mit der Öffnung noch mehr im Stau stehen
- zuerst als Versuch starten mit Option den Versuch abzubrechen. Der Busverkehr darf auf alle Fälle nicht behindert werden.
- Eine Öffnung der Busspuren ist zu vermeiden, damit die Wirksamkeit der Busspuren nicht verloren gehen. Ausserdem sind Busspuren oft mit Ampelsteuerungen verknüpft.
- Busspuren müssen für den öV freigehalten werden, ansonsten verlieren sie ihre Wirkung
- Busspuren werden für Velo und Taxi geöffnet.
- Es besteht die Befürchtung, dass dadurch die flächeneffizienteste Fortbewegungsform - der Bus - an Attraktivität verliert im Vergleich zum (auch mit Mehrfachbesetzung) wenig flächeneffizienten MIV. Ziel muss eine grösstmögliche Flächeneffizienz sein, um pro Zeiteinheit möglichst viele Personen und Güter über einen Querschnitt zu bringen. Für die Mehrfachbesetzung von Autos müssen andere Anreizinstrumente entwickelt werden (bspw. Parkplätze näher an Eingängen, punktuelle Bevorrechtigung an Stellen mit mehreren parallelen MIV-Spuren, finanzielle Gutschriften, ...)
- der öV darf keine Nachteile und grössere Verspätungen daraus ziehen. Die Busspur für Fahrzeuge mit mehreren Personen zu öffnen kann einmal versuchsweise ein paar Monate gemacht werden. Muss dann aber ausgewertet werden, wie viel es bringt und ob der öV dadurch Nachteile bekommt.
- Ich zweifle, dass dies einen Nutzen bringt im Kt. ZG, weil dies wiederum einen erhöhten Steuerungsaufwand an den Knoten bedingt. Es ist ja schon heute nicht so, dass es auf den MIV Spuren einen Dauerstau gibt.

- Noch wichtiger wäre die Öffnung für E-Autos
- Textmodifikation: Busspuren werden für **emissionsfreie** Fahrzeuge mit mehreren Personen geöffnet.

H 1.3.2 Das für die Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) erprobte Modell «Autoarmes Zentrum» ist weiterzuentwickeln. In den Spitzenzeiten regelt es den Zutritt für Autos mit einer Person in die Stadtlandschaft gemäss kantonalem Richtplan.

- Neue Umfahrungen brauchen Energie, Rohstoffe (Kies, das Cham nicht abbauen will) und Boden und führen zu Mehrverkehr. Ansätze sind eher Projekte wie die Promenade Zug. Es werden hier bestehende Infrastrukturen genutzt um Platz für die Bevölkerung zu gewinnen
- Ist ja gar nicht klar ob UCH je gebaut wird. Ist zudem komisch, dass so ein konkretes Beispiel im Konzept steht. Ziel soll allgemeiner formuliert werden: Autoarmes Zentrum ist ein must, auch für das lokale Gewerbe!
- Aussage völlig unklar???
- Funktioniert am besten in einem Gesamtsystem, wenn das Regime auch in den übrigen Gemeinden so umgesetzt wird.
- Zugänglichkeit für Handwerker?
- UCH ist nicht wirklich nachhaltig, da der Landverschleiss enorm ist. Solche Strassenprojekte dürfen in Zukunft nicht mehr gebaut werden. Bestehende Strassen müssen besser genutzt werden
- im ganzen Stadtgebiet Zug, Baar, Cham
- Umfahrung sollte attraktiv sein, so dass es sich lohnt die Umfahrung zu nutzen
- Zustimmung für eng umfasste Zentren, welche zu Fuss erschlossen sind.
- Das Modell ist noch nicht erprobt und darf nicht ohne vertiefte Analyse als Modell für andere Verkehrssituationen dienen
- Autoarmes Zentrum ist zu befürworten, jedoch die Massnahme, wie man es erreicht, auf andere Art umzusetzen
- Autofreie Zentren sind nur dann sinnvoll, wenn wirksame Umfahrungsmöglichkeiten vorhanden sind. In jedem Fall muss aber der öV weiterhin unbegrenzten Zugang zu den Zentren haben
- Autoarmes Zentrum ja, sofern wirksame und sinnvolle Umfahrungen vorhanden. Ausserdem sollte in den autoarmen Zentren der öV fahren können
- Das Zentrum muss wenig Platz für den MIV haben und nur Tempo 30 anbieten, damit es wenig attraktiv ist, durchzufahren. Stattdessen den Platz für Fuss- und Veloverkehr und mehr Grünräume verwenden.
- AZZ ist m.E. kein neues Modell, sondern ist nur die konsequente Umsetzung der Idee, dass der Durchgangsverkehr aus dem Zentrum verbannt wird. Dies bedingt aber eine valable Umfahrungsmöglichkeit, in der Stadt wurde diese Möglichkeit abgelehnt, weshalb dieses Modell hier nicht angewendet werden kann. Besser wäre hier der Vorschlag, ob die Zufahrt zu den Zentren dosiert werden soll, damit der Verkehr auf ein erträgliches Mass reduziert wird.
- Ablehnung der Einschränkung des MIV

- Textmodifikation: Das für die Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) erprobte Modell «Autoarmes Zentrum» **mit Pförtner-Lichtsignalanlagen**, ist weiterzuentwickeln. (zweiter Satz streichen)

H 1.4 |Ausbauten von Kapazitäten sind nur für im Richtplan und in den Ortsplanungen festgesetzte Infrastrukturen denkbar. Ausgenommen sind Erweiterungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie an Knoten und stark belasteten Abschnitten der Kantonsstrassen. Ausbauten auf dem heutigen Schienennetz werden auf der Basis des Sachplans Verkehr (Ausbauschnitt 2035) umgesetzt. Der Kanton überprüft mit den Zielen des Mobilitätskonzepts die Infrastrukturbauten im Richtplan.

- Den Quell- und Zielverkehr steuern
- Nichtssagend
- Es sind die Sinnhaftigkeit von Infrastrukturen im Richtplan und in den Nutzungsplanungen periodisch zu überprüfen und bei deutlichen Verzögerungen von beschlossenen Projekten auch darauf zurückzukommen
- Keine stark belastete Abschnitte von Kantonsstrassen ausbauen
- Stark belastete Kantonsstrassen sind nicht zu erweitern, sondern andere Lösungen zu suchen, welche die Mobilität auf der Strasse reduzieren. Kein Ausbau des Strassennetzes für den individuellen Autoverkehr.
- Sinnvolle Arrondierungen sollen weiterhin möglich sein.
- Bevor neue Infrastrukturen gebaut werden, müssen die bestehenden besser genutzt werden.
- mit dem Abschnitt "stark belasteten Abschnitten der Kantonsstrassen" bin ich nicht einverstanden.
- Ausnahme Stadt Zug
- Der Ausbau der Kapazitäten für den Fuss- und Veloverkehr wie auch für den öV ist zentral, nicht jedoch für den MIV. Wird das Kantonsstrassennetz punktuell optimiert (Knoten), werden die Rahmenbedingungen für den MIV erneut erweitert. Diese Massnahme stünde im Widerspruch zur Plafonierung bzw. Reduktion des MIV.
- Kleinere Optimierungen z.B. bei Knoten sollen immer möglich sein.
- Nur im Richtplan ist zu ausschliesslich: je nach konkretem Fall muss mehr Prozessfreiheit als durch Richtplan gegeben sein.
- Ausbauten von Kapazitäten müssen auch unabhängig des Richtplans und der Ortsplanungen möglich sein, damit auch auf Einflüsse welche von ausserhalb des Kantons kommen reagiert werden kann. Ausserdem sollte hier der Rahmen nicht zu eng gesetzt werden und die Handlungsfähigkeit im Bedarfsfall sichergestellt werden.
- Anpassungen und Ausbauten sollten auch ausserhalb des Richtplans und den Ortsplanungen möglich sein, sofern dies nötig ist (z.B. durch Einflüsse ausserhalb des Kantons). Der Handlungsspielraum muss gewährleistet werden können
- Was soll diese Formulierung bezwecken? Das ist eine Carte blanche für einen beliebigen Kapazitätsausbau, sobald ein Engpass auftritt (was der Normalfall ist; seit Jahrzehnten werden kaum mehr Strassen auf Vorrat gebaut).
- Ausbauten für den Langsamverkehr sollten m.E. auch im Richtplan festgesetzt werden.

- Ausbau führt immer zu Mehrverkehr. Die bestehende Fläche muss zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgestaltet werden.
- Ablehnung der Einschränkung des MIV
- muss überall möglich sein.
- Textmodifikation: Ausbauten von Kapazitäten **kommen** nur für im Richtplan und in den Ortsplanungen festgesetzte Infrastrukturen **in Frage**. **Insbesondere** Erweiterungen für den Fuss- und Veloverkehr **sowie deren Bevorzugung** an Knoten und stark belasteten Abschnitten der Kantonsstrassen. Ausbauten auf dem heutigen Schienennetz werden auf der Basis des Sachplans Verkehr (Ausbauschnitt 2035) umgesetzt. Der Kanton überprüft mit den Zielen des Mobilitätskonzepts die Infrastrukturbauten im Richtplan und **passt diese gegebenenfalls an**.

H 2.1 | Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger für die Mobilität.

- Innerhalb der Verwaltungen (Gde. und Kt.) bestehen jedoch Anreizmöglichkeiten mit Subventionscharakter
- Falscher Weg, der Kanton und Gemeinden sollten genau das tun. Siehe Kanton Zürich im Bereich der Heizung (aktuelles positives Beispiel)
- Grundsätzlich einverstanden. Trotzdem kann es sinnvoll sein, dieses Instrument zu haben
- Förderung und Wirkungsanalyse verschiedener alternativer Antriebe sehr sinnvoll
- Anschubfinanzierungen sollten möglich sein.
- Kanton und Gemeinden können Anreize für einzelne Energieträger setzen
- Wieso soll PVA (also Elektrizität) nicht subventioniert werden? Macht wenig Sinn, wenn dies gewünscht wird und nichts dafür bezahlt wird.
- Sowohl als auch. Ein Miteinander ist anzustreben. Jeder versucht seine Stärken zu präsentieren
- Kostenwahrheit bei bestehenden Energieträgern
- Biogas und Elektrizität ist aktiv zu fördern und ggf. zu subventionieren (in Kooperation mit LV-Partnern, wie WWZ und ZVB)
- Ist bereits jetzt schon der Fall, der Staat subventioniert PV-Anlagen.
- Das wäre zu Kleinräumig und muss Sache des Bundes sein.
- Diese Aussage ist derart komisch und weitläufig formuliert, dass ich nicht darauf antworten kann. Meinen Sie die Subvention von Elektro, Benzin oder Diesel? Egal mit welchem Energieträger die Fahrzeuge unterwegs sind - sie haben eine Auswirkung auf die Mobilität.
- Was ist genau mit "subventionieren" gemeint? besser definieren
- Subventionieren bitte genauer definieren
- Elektromobilität ist zwar nicht das Ziel, als Zwischenlösung beruhigt es aber immerhin den Verkehr, weil es viel weniger Lärm erzeugt!
- Kanton und Gemeinden können ihre eigene Fahrzeugflotte klimaneutral umstellen, mit Elektro- und/oder Power-to-Gas -Fahrzeugen. Dies, wo Fahrzeuge unersetzlich sind (z.B. beim Werkhof, Tiefbau),

- Um eine Verhaltensänderung herbei zu führen, geht es wohl nicht ohne lenkende Massnahmen und Markteingriffe, zu denen auch Subventionen gehören.
- Ev. Förderung ökologischer Energieträger durch öffentliche Hand
- Widerspruch zu anderen Massnahmen (mit gleichem Kommentar versehen)
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden **fördern erneuerbare Energien, hierfür notwendige Infrastrukturen sowie damit betriebene Fahrzeuge stufengerecht, mindestens bis deren Durchbruch geschafft ist.**

H 2.2 | Die Erstellung der notwendigen Infrastrukturen für einzelne Energieträger ist Sache der Privatwirtschaft.

- Falscher Weg, der Kanton und die Gemeinden müssen hier mitreden. Klimaziele und Umweltschutz sind allgemeine Güter und dürfen nicht einfach der Privatwirtschaft überlassen werden. Wo das hinführt, haben wir in den letzten 40 Jahren erlebt.
- Grundsätzlich einverstanden. Trotzdem kann es sinnvoll sein, mit Investitionen ein Zeichen zu setzen, wie z.B. Elektrolade-Stationen
- ineffizient
- Der Kanton kann koordinierend wirken, falls notwendig. Oder Akteure zur Kooperation zusammenführen. Oder signalisieren, dass er solche Projekte im Sinne des öffentlichen Interessens unterstützt.
- Bitte beachten Sie meine Anmerkungen weiter unten
- Auch hier sollten Vorbildinfrastrukturen möglich sein.
- Diese Massnahme alleine genügt nicht.
- Gewisse Infrastrukturen muss der Staat als Grundversorgung zur Verfügung stellen (gleich wie Abfallbewirtschaftung). Z.B. müssen Ladestationen in den Quartieren (Strassenparklätzen) zur Verfügung stehen, so dass e-Autos in der Nacht geladen werden können. Die Privatwirtschaft hat da wenig "Gehör" dafür, der Staat muss da den nötigen Kick geben.
- Sowohl als auch. Ein Miteinander ist anzustreben. Jeder versucht seine Stärken zu präsentieren
- Grundsätzlich ja, wenn aber gewisse Infrastrukturen nicht rechtzeitig gebaut werden, sind diese mittels finanziellen Anreizen zu fördern oder durch den Staat zu generieren.
- Mobilität ist Gemeinschaftsaufgabe
- Ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Staates, sofern Einsparungen attraktiv werden, passiert dies umgehend in der Privat-Wirtschaft.
- Wenn wir Mobilität und Klimaneutralität verknüpfen wollen, dann braucht es mehr öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge.
- zu ausschliesslich: z.B. Tankstellen für H2 (Sprunginvestitionen mit kritischem Schwellenwert)
- Die gezielte Förderung einzelner Energieträger soll möglich bleiben, falls übergeordnete Strategien und Zielsetzungen von Bund und Kanton dies erfordern.

- Kanton und Gemeinden sollen Aufladestationen für E-Bikes und Elektroautos fördern. Viele Personen können nicht auf Elektroautos umstellen, weil sie bei sich zu Hause keine Ladestation dafür haben
- Vermutlich braucht es am Anfang Anschubfinanzierungen für gewisse Techniken, sonst werden sich diese nicht durchsetzen
- Gefahr von Monopolisierung, Steuerung der Energieträger muss möglich sein
- Grundsätzlich ja, aber Widerspruch zu anderen Massnahmen (mit gleichem Kommentar versehen)
- Textmodifikation: Die Erstellung der notwendigen Infrastrukturen für **erneuerbare Energien** ist **primär** Sache der Privatwirtschaft. **Kanton und Gemeinden springen rechtzeitig dort in die Lücke, wo der freie Markt versagt oder die übergeordneten Ziele nicht rechtzeitig zu erreichen vermag.**

Weitere Kommentare zum Themenblock HARDWARE

- Die UCH umfährt ein Gebiet, das schon von einer Autobahn umfahren wird. Sie braucht sehr hohe Landflächen und sehr viele Rohstoffe. Zusätzlich sehr viel Energie. Dazu schafft sie neue Kapazitäten im Strassenbereich, was zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen führt und dies wird vor allem den MIV betreffen! Es werden zusätzlich andere Gebiete belastet.
- Die Promenade Zug braucht keinen zusätzlichen Boden und nur wenig Energie und Rohstoffe, wird aber den LV und öV fördern. Der Standort wird aufgewertet und nicht die Durchfahrt. Zwar werden längere Wege in Kauf genommen, die Kapazität vermutlich nicht erhöht. Stop and Go-Fahrten auf ein Minimum beschränkt. Aufwertung für die Geschäfte.
- Der Input-Vortrag anlässlich des 1. Workshops von Frau Dr. Joëlle Zimmerli, Zimraum GmbH, macht wichtige Aussagen betr. Begegnung von Verkehrsteilnehmenden in einer zunehmenden Verkehrsdichte. Auf den Zuger Strassen herrscht eine belastende Regeldichte (Schilderwald, Verkehrsführung/-lenkung), der das Verkehrssehen, die Verkehrssinnbildung und die Eigenverantwortung nicht fördert. Die Ausführungen von Frau Zimmerli dürfen nicht einfach nur "Nice to hear" bleiben. Sie sind für ein friktionsloses, unfallfreies, friedliches Leben und auch den flüssigen Verkehr in Zukunft ausserordentlich wichtig.
- Ergo: "Weniger ist manchmal mehr!" Auch im Strassenverkehr!
- Es fehlt der fortschrittliche und innovative Gedanke und lässt befürchten, dass es einfach weiter geht wie bisher. Für mich völlig der falsche Ansatz, schade.
- Bei Velowegen ist das Kriterium "direkt" stärker zu gewichten, gerade etwa zu den Schulen oder in die Zentren. Verwinkelte Velo(um)wege sind nicht attraktiv. Als Denkmuster sollte weiter in "Velostrassen" statt in "Velowegen"
- gedacht und kommuniziert werden. Gibt ein ganz anderes Bild. Motto: Baust du Velostrassen, kommt der Veloverkehr. systemischer Ansatz verfolgen -> Wechselwirkungen von isolierten Massnahmen beachten!

- Zu H 2.2: Vermutlich geht es hier um H2-Tankstellen. Diese sind für die Privatwirtschaft aktuell völlig uninteressant (Henne-Ei-Problem). Es sollte mindestens eine H2-Tankstelle im Kanton ZG im Rahmen einer Nachhaltigkeitsstrategie vom Kanton gebaut und betrieben werden, so dass sich der private Konsum überhaupt aufbauen kann. Die Tankstelle sollte neben den Privaten vor allem auch für Busse eingesetzt werden. Weitere Abnehmer könnten Kommunalfahrzeuge oder sogar Schiffe auf Zugersee sein.
- Der Kanton Zug macht einen sehr schlechten Job, wenn es um den öV oder die Velos geht.
- Der Bahnhof ist wie ein Hochsicherheitsgefängnis von Coop und die Velowege sind entweder mit den Fussgängern zusammen oder auf der Strasse.
- Die einzige gute Strecke ist, Baar - Zug - Cham.
- Es fehlen konkrete Massnahmen zur Steigerung der Flächeneffizienz des Verkehrs.
- Es fehlen konkrete Push- und Pull-Massnahmen, um obiges zu erreichen.
- insbesondere zu H1.4. : Nebst den Velowege für die Freizeit (mit Umwegen, Kiesuntergrund, fern vom Autoverkehr und Stadtlärm) sind insbesondere Velowege für den alltäglichen Arbeitsweg zu fördern: direkte, sichere und gut markierte Wege von Wohn-zu Arbeitsquartieren ohne Umwege; keine Hindernisse oder abrupt endende Velospuren; wo immer möglich separate Spur ohne Mischung mit Fussgängern; überall genügend überdeckte Velounterstände. Dabei sollen auch Velos mit Anhängern oder Lastenvelos berücksichtigt werden (keine zu schmalen Abzweigungen, keine Barrieren zum Verlangsamen, wo der Veloanhänger nicht / kaum durchkommt).
- Der Fuss- und Veloverkehr hat die höhere Priorität als der MIV.
- Es werden keine neuen Strassen für den MIV gebaut.
- autoarme und autofreie Quartiere werden gefördert.
- Tempo 30-Strecken werden überall eingeführt, wo sinnvoll aufgrund des besseren Verkehrsflusses (keine Handorgeleffekt bei Tempo 50 in der Innenstadt), und aufgrund des Lärmschutzes!
- Leistungsverbesserung (im Sinne von Chamerstrasse und Nordzufahrt) sind laufend in allen Regionen anzupacken und planerisch vorzubereiten.
- Die Fragen in diesem Bereich sind teilweise ungenau gestellt und enthalten mehrere Aspekte pro Frage, was die Beantwortung erschwert.
- Neue Massnahme: Kanton und Gemeinden statten sämtliche eigenen Parkplätze für Mitarbeiter und Öffentlichkeit mit Ladeinfrastruktur für Elektroautos aus und versorgen sie mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern.

Themenblock SOFTWARE

S 1.1 | Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der kantonalen Mobilität.

- Wenn man sich in der Baudirektion unbedingt als IT Unternehmen platzieren möchte, kann man das schon so schreiben. Vielleicht wäre es aber besser etwas genauer auszuführen, was damit gemeint ist.
- zu stark pauschalisierte Aussage
- Grundsätzlich ja. eine qualitativ gute Hardware ist wichtig. Was ist mit "Abwicklung" gemeint? Für mich nicht selbsterklärend.
- Gleichzeitiges Pushen
- Was soll das heissen? Für mich eine Aussage ohne Inhalt
- Was ist mit der kantonalen Mobilität gemeint?
- Vermeiden, verändern, verlagern mittels Management-Mitteln (SW), bevor zusätzliche Verkehrswege (z.B. Strassen, Schienen) gebaut werden.
- Beides sollte je nach Situation gefördert werden
- Nicht ganz klar. Welche Art Software? Hardware = z.B. Busse der ZVB? Besitzt der Kanton indirekt (über ZVB) die Hardware?
- und der lokalen sowie der überkantonalen Mobilität
- Wird aber Wunschenken bleiben, da eine Verwaltung nie mit der Geschwindigkeit der IT Entwicklung mithalten kann.
- Unverständlich
- nur Software hilft nicht.
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der kantonalen **und kommunalen** Mobilität.

S 1.2 | Kanton und Gemeinden verfolgen aktiv die Entwicklung der «neuen» Mobilität. Initiativen sind willkommen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen: 1) Energieeffizienz verbessern; 2) Flächeneffizienz steigern; 3) Kundennutzen erhöhen; 4) Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.

- ...verfolgen und fördern aktiv...
- beim Kundennutzen: So etwas Ähnliches wie: Verfügbarkeit/Marktdurchdringung in absehbarer Zeit sicherstellen. Alternative Mobilität funktioniert nur dann, wenn sie jederzeit und überall verfügbar ist, sonst steigen Nutzer wieder auf ihre individuellen Mittel um. es bringt also nicht, von allem Möglichen ein bisschen was zur Verfügung zu stellen. Ein weiterer Grundsatz wäre das Einpassen ins gesamte Mobilitätssystem: wird damit der öV kannibalisiert?
- Sind diese vier Grundsätze priorisiert?

- Evtl. ist "gesamtheitlich" etwas zu starr.
- Flächen-Effizienz gleich gewichten wie Energie-Effizienz
- Die Förderung der neuen Mobilität sollte in erster Linie dadurch erfolgen, dass sie nicht verhindert wird
- Zusätzlich: die Mobilität des einen sollte nicht die Lebensqualität des anderen beeinträchtigen.
- Zudem: Wirtschaftlichkeit optimieren. (Ein on-demand-System als flächiger öV kann bspw. rasch sehr teuer werden)
- Dabei wird berücksichtigt, dass Elektrofahrzeuge kein Allerheilmittel sind, da sie genau so viel Fläche brauchen.
- Müssen die Grundsätze kumulativ erfüllt sein, oder wie ist "gesamtheitliche erfüllen" zu interpretieren?
- CO2-Emissionen senken fehlt noch in der Liste; der Begriff der Effizienz ist zudem nicht Zielführend. Wenn immer mehr effiziente Fahrzeuge immer weiter fahren, führt es am Ende zu Mehrenergieverbrauch (siehe Elektrogeräte). Die Grundsätze sollten lauten: Energieverbrauch senken, Flächenverbrauch reduzieren...
- reine Theorie
- Die wichtigste Voraussetzung ist die Substitution von fossilen Energieträgern. Dies ist wichtiger als die Energieeffizienz.
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden verfolgen aktiv die Entwicklung der «neuen» Mobilität. Initiativen sind willkommen, sofern sie **möglichst viele** der nachfolgenden Grundsätze erfüllen: 1) **Nicht erneuerbare Energien durch emissionsfreie substituieren**; 2) Energieeffizienz **signifikant erhöhen**; 3) **Flächennutzungseffizienz** steigern; 4) **Benutzernutzen** erhöhen; 5) **Raum-, Siedlungs- und Mobilitätsziele** im Zuger Richtplan unterstützen.

S 1.3 | Kanton und Gemeinden rüsten ihre Infrastrukturen für neue Mobilitätsformen auf (freier Datenaustausch, standardisierte Schnittstellen).

- Neue Mobilitätsformen weg vom MIV/ Kein vereinfachter Zugang zur Energiegebundenen Mobilität
- Standardisierte Schnittstellen Ja, Vorsicht bei freier Datenaustausch --> Siehe Widerstand 5G.
- Neue Mobilitätsformen ist ein Schlagwort, das kann alles sein. Eher die in Klammer gesetzten Begriffe verwenden: ...rüsten ihre Infrastruktur für den freien Datenaustausch und standardisierte Schnittstellen auf.
- Datenschutz sollte dennoch gewährleistet sein. Ebenfalls muss noch auf die Bevölkerung Rücksicht genommen werden, die noch nicht alles digitalisiert hat.
- einverstanden, aber nur, in Kombination mit 1.5
- unbedingt mit Nachbarkantonen abstimmen
- Unbedingt! Welche Standards bleiben aktuell?
- Infrastruktur = nur Software?

- Neue Mobilitätsformen bedingen nicht nur digitale Infrastrukturen, sondern auch physische (bspw. Ein- /Ausstiegszonen für Ridepooling, multimodale Drehscheiben/Minihubs für die Intermodalität, ...)
- wird wohl nur im Verbund mit anderen Kantonen und dem Bund zum Erfolg führen.
- ausser hohen Kosten wird das nichts bringen, dafür ist es m. E. noch zu früh, siehe selbstfahrender Bus
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden rüsten ihre IT-Infrastrukturen für neue Mobilitätsformen auf (freier Datenaustausch, standardisierte Schnittstellen). **Sie schaffen eine einheitliche, benutzerfreundliche Plattform für deren Verfügbarkeit, Reservation, Nutzung sowie der Verrechnung von Parkiergebühren und bezogener Energie.**

S 1.4 | Kanton und Gemeinden initiieren und arbeiten aktiv in Pilotprojekten der Wirtschaft und weiteren Organisationen zur neuen Mobilität mit. Dazu sind die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

- Zustimmung nur, wenn der Verursacher die Folgekosten tragen kann!
- nicht Sache der öffentlichen Hand oder???
- Auch hier: was ist neue Mobilität? kann offen gehalten werden, wenn es darum geht, überall dabei sein zu können. soll definiert werden, wenn der Kanton bereits Absichten erkennt. Auch beim Initiieren bin ich nicht sicher. Soll die Initiative nicht von den anderen kommen? ich würde den Satz umkehren und erst das Mitarbeiten nennen, dann das Initiieren.
- Finanzielle und personelle Ressourcen "nach Möglichkeit" bereitzustellen
- Die öffentliche Hand soll die Rahmenbedingen schaffen. Pilotprojekte sollen verzugsweise von privaten finanziert ggf. durch Mitarbeiter der Verwaltung begleitet werden.
- die Projekte müssen aber wieder den Grundsätzen von Punkt 1.2 entsprechen
- Die Master-Rolle ist nicht unbedingt die Aufgabe des Staates => Kosten & Personal- Kapazität
- Es sollen vorwiegend Pilotprojekte zur MIV Reduktion unterstützt werden und nicht einfach der Umstieg auf E-Mobilität.
- Dies muss punktuell entschieden werden
- Kanton und Gemeinden sollen Pilotprojekte unterstützen können, aber nicht aktiv daran beteiligt sein. Die Initiative soll privat entstehen
- Nur weil etwas neu ist, muss es noch nicht "gut" sein. Eingesetzte Ressourcen sollten einen möglichst hohen Nutzen stiften. Gerade neue Mobilitätsformen erschliessen bisher häufig nur einen begrenzten Nutzerkreis oder machen bestehenden flächeneffizienten Fortbewegungsformen die Nachfrage streitig.
- Lieber auf bewährtes setzen, wo es keine Pilotversuche braucht
- Bereitstellung von finanziellen Ressourcen unter Einhaltung von strengen (zu definierenden) Kriterien

S 1.5 | Die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter sind verpflichtet, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen.

- soweit rechtlich zulässig und nicht den Geschäftsinteressen widersprechend
- Einverstanden
- unbedingt!
- Rahmen dafür muss genau definiert werden, Pauschale zur Verfügungstellung ist nicht sinnvoll
- Sicherstellung des Datenschutzes erforderlich
- Wichtiger wäre, dass die Daten öffentlich zugänglich sind, um die Forschung zu vereinfachen.
- Textmodifikation: Die **geförderten** und konzessionierten Mobilitätsanbieter sind verpflichtet, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen. **Sie ist wiederum verpflichtet, die Sicherheit der Daten sowie den Persönlichkeitsschutz (Anonymisierung) zu gewährleisten, primär für das Mobilitätskonzept, resp. die Öffentlichkeit zu verwenden und die Daten unter entsprechenden Auflagen Dritten zugänglich zu machen.**

S 2.1 | Kanton und Gemeinden sind nicht direkt im Verkehrsmarkt tätig. Sie subventionieren die im öffentlichen Interesse stehende Mobilität, dort wo der Markt nicht spielt.

- Keine Subventionen in den energiegebundenen Verkehr und der Energiebereitstellung.
- Sollte nicht kategorisch ausgeschlossen werden.
- bei neuen innovativen Angeboten sind Transportunternehmen vielfach auf Unterstützung angewiesen, da noch kein Breakeven
- Einverstanden, siehe auch offener Kommentar zu den "Menschen"
- Was bedeutet dies "wenn der Markt nicht spielt"? Hier braucht es evtl. einen Anschub damit der Markt das Potenzial sieht und dann kann es "übergeben" werden.
- öV soll der öffentlichen Hand gehören. Privatisierungen haben nur Leistungsabbau zur Folge
- Kanton und Gemeinden definieren massgeblich den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug. Damit können Kanton und Gemeinden aktiv die Entwicklung des öV's fördern und so den Standort Zug attraktiver gestalten und zwar flächendeckend in einem kundenfreundlichen Netz
- Kanton und Gemeinden sollen das flächendeckende öV Netz fördern und subventionieren, das gilt auch da, wo der Markt spielt
- Sehr anspruchsvolle Abwägung und Abgrenzung erforderlich
- Gewinne privat, die Schulden dem Staat? Eine ausreichende Verkehrsanbindung ist Service Public und damit Aufgabe der öffentlichen Hand
- Widerspruch zu anderen Massnahmen (mit gleichem Kommentar versehen)

- Hier wurde zwei unterschiedliche Ansätze zusammengewürfelt. Der erste Teil ist unsinnig (Privatisierung der ZVB führt zu Qualitäts- und Serviceeinbussen). Der zweite Teil macht jedoch Sinn. Marktversagen müssen korrigiert werden.
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden sind nicht **bis auf weiteres** im Verkehrsmarkt tätig (**ZVB, ZBB, SGZ und AeS**). Sie **fördern** die im öffentlichen Interesse stehende Mobilität, dort wo der Markt nicht **oder zu langsam** spielt.

S 2.2 | Die Unterstützung von neuen Mobilitätsformen regeln Kantone und Gemeinden via Konzessionen oder Bewilligungen.

- oder durch anders ausgerichtete Projektunterstützung
- ...oder mit den geeigneten Rahmenbedingungen. sind es nur Konzessionen / Bewilligungen? Der Satz ist übrigens sprachlich nicht korrekt formuliert. was auch wichtig ist: er greift nicht zu früh ein, siehe Beispiele Leihvelos Stadt Zürich. es braucht am Anfang manchmal eine Marktberaumungsphase, die eine Stadt in gewissem Mass aushalten muss. Und der Eingriff mit den subventionierten Leihsystemen ist nicht nachhaltig, siehe auch dazu Stadt Zürich.
- Allfällige Konzessionsgebühren sollten wieder in die Entwicklung von neuen Formen fließen und nicht in die allgemeine Staatskasse
- Chance für Pay-Back oder einen Teil der Aufwände!
- In wie weit der freie Markt spielen soll, soll offen gelassen werden. Evtl. gibt es Felder in denen dies gut möglich ist.
- Insbesondere auf eigenen Liegenschaften sollen Kanton und Gemeinden die Möglichkeiten haben, neuen Mobilitätsformen direkt zu fördern.
- Konzessionen oder Bewilligungen sind nur dort nötig, wo subventionierte Betriebe konkurrenziert werden können
- Konzessionen oder Bewilligungen sind nur dann nötig, wenn bereits subventionierte Mobilitätsformen von den neuen Mobilitätsformen konkurrenziert werden
- auch eine aktive Förderung z.B. durch geeignete Ladestationen, Anreizschaffung oder Informationskampagnen soll möglich sein
- und über Subventionen
- Unterstützung sollte auch über andere Formen als 'nur' Konzessionen oder Bewilligungen erfolgen.
- Widerspruch zu anderen Massnahmen (mit gleichem Kommentar versehen)
- Textmodifikation: Die Unterstützung von neuen Mobilitätsformen regeln Kantone und Gemeinden via Konzessionen oder Bewilligungen **oder mit Förderbeiträgen**.

Weitere Kommentare zum Themenblock SOFTWARE

- Selbstfahrende Autos werden zu noch mehr MIV führen und die wirklichen Probleme werden nicht gelöst.
- Auch hier soll der Grundsatz lauten, dass der Kanton und die Gemeinden Anreize schaffen sollen.

- Zurückhaltung bei den Daten! Subventionierte und konzessionierte Mobilitätsanbieter sind darauf zu verpflichten, dass Daten ausschliesslich in anonymer Form erhoben werden, also keine Rückschlüsse auf die persönliche Mobilität möglich sind. Die Datenschutzstelle ist konsequent in Projekte solcher Anbieter einzubinden.
 - Niemand braucht 5G!!!
 - Hier gilt es die sogenannten 3 «V»-Strategie umzusetzen: vermeiden, verlagern und verbessern. Dabei ist die Reihenfolge zentral. Also als erste Priorität Verkehr vermeiden, dann verlagern und danach die Fahrzeuge verbessern.
 - Neue Mobilität ist nur teilweise von "Software" abhängig. Sie benötigt ebenso "Hardware". Einige dieser Massnahmen könnten genauso gut bei "Regelungen" stehen.
 - zu S 1.4: Kanton und Gemeinden nehmen eine aktive Rolle ein und sind fordernd gegenüber der Wirtschaft.
 - Arbeitgeber sollen nur wenige und eher teure Parkplätze zur Verfügung stellen.
 - Sie sollen genügend bedeckte Velounterstände an bester Lage (ohne dass man vom Arbeitsplatz weit laufen muss) offerieren.
 - Sie sollen Velos zum Vermieten anbieten, auch Elektrovelos, um Mitarbeitende zu motivieren, das Velo zu nutzen von zu Hause bis zum Arbeitsplatz oder vom nächsten Bahnhof bis zum Arbeitsplatz.
 - Arbeitgeber sollen wenn möglich finanzielle Anreize schaffen, auf das Auto zum Pendeln zu verzichten. z.B. mit einer finanziellen Teilnahme am öV-Abonnement.
 - Eine App oder etwas dergleichen soll Arbeitnehmer, die den gleichen Wohnort haben, zusammenbringen, sodass sie zusammen in einem Auto anfahren, statt je in einem Auto.
 - Auch hier ist die Beantwortung der Fragen teils schwierig, da mehrere Aspekte pro Frage/Statement vermischt werden (Siehe 2.1)
-

Themenblock REGELUNGEN

R 1.1 | Kanton und Gemeinden setzen sich für die Kostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») ein.

- Würde nach meinem Verständnis bedeuten, dass Strassengebühren massiv erhöht werden müssen. Denn Autos sind Klima- und Gesundheits-schädlich.
- Kostenwahrheit im Verkehr ist ein politisch umstrittenes Thema (Umweltkosten, Abopreise, Road Pricing etc.). Kt. und Gde. dürfen hier nur aktiv werden, wenn die Kostenwahrheit politisch legitimiert ist. Ist keine Frage für das Expertenkammerlein.
- nicht überall möglich, widerspricht dem Service Public Auftrag des öV
- Mit Auffangsystemen für Härtefälle
- Das Modell vom Kostendeckungsbeitrag soll beigehalten werden.
- Hier ist aber auch der soziale Aspekt zu berücksichtigen. Wenn eine Vollkostenrechnung, dann auch Benützung von Wasser und Luft etc. einbeziehen.
- Soziale Aspekte (niedrigere Lohnsegmente)
- Abgelegene Gebiete brauchen Unterstützung
- Fuss-/ und Veloverkehr zu besteuern ist kontraproduktiv. Ebenso ist der öV nicht kostendeckend zu betreiben.
- Welche Kosten (betriebswirtschaftliche K., Vollkosten, ökologische Kosten > Berechnungsart, etc.) umlegen?
- Der MIV muss gegenüber dem öV massiv teurer werden
- Sanierungskosten sollten nicht vergessen werden
- Im Rahmen eines Service Public (z.B. flächendeckende Erschliessung öV) ist auch die teilweise Kostentragung durch Kanton und Gemeinden sinnvoll
- Transparente Kosten bei Mobilität mit fossilen Brennstoffen und viel Flächenverbrauch. Klimafreundliche Mobilität soll auch für Personen mit kleinem Budget gut möglich sein.
- Widerspruch zu anderen Massnahmen (mit gleichem Kommentar versehen). Fraglich, wie die Kosten für Fuss- und Velowege bei den Nutzern eingefordert werden sollen.
- Ebenfalls wichtig ist das Verursacherprinzip bezüglich Umweltfaktoren. Wer ein E-Auto fährt oder den öV benutzt, zahl weniger als eine Fahrerin eines PWs mit Verbrennungsmotor
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden setzen sich für die Kostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay as use») ein. **Soziale Härtefälle gleichen sie aus.**

R 1.2 | Kanton und Gemeinden vereinheitlichen den steuerlichen Pendlerabzug für alle Mobilitätsformen (Abzug Fuss- und Veloverkehr = Abzug MIV = Abzug öffentlicher Verkehr).

- Kein Abzug für MIV
- Abzug MIV streichen
- Die generelle Abschaffung der Steuerlichen Abzugsfähigkeit müsste das Ziel der Vereinheitlichung sein
- zu starke Vereinfachung; kein Anreiz mehr zur Nutzung umweltschonender und effizienter Mobilitätsformen; Modalshift zu MIV
- Mehr Abzüge für Leute, die den öV und Velo benutzen oder zu Fuss gehen
- Widerspricht R1.1
- überhaupt kein Abzug, da Steuersystem nicht für Steuerung von Mobilität und anderem Verhalten erhalten sollte
- Warum nicht Abzug abschaffen? warum lange Pendeldistanzen belohnen? zumindest der MIV darf keine Abzüge erhalten
- Pendlerabzüge sollten allgemein abgeschafft werden
- Vereinheitlichung ist nicht sinnvoll, dadurch könnten falsche Anreize (z.B. MIV) gefördert werden
- Oder gewährt sogar höhere Abzüge bei flächeneffizienten Fortbewegungsformen.
- Der Abzug für den Fuss- und Veloverkehr soll am höchsten sein. knapp danach der Abzug für den öV. Der Abzug MIV soll im Vergleich viel kleiner sein. Zudem soll die Motorfahrzeugsteuer für klimaschädliche Autos stark erhöht werden.
- Steuerpolitischer Unsinn, abzugsfähig sind nur effektive Kosten
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden vereinheitlichen den steuerlichen Pendlerabzug für alle **emissionsfreien** Mobilitätsformen (Abzug Fuss- und Veloverkehr = Abzug **motorisierter Individualverkehr** = Abzug öffentlicher Verkehr).

R 1.3 | Der Kanton interveniert beim Bund für die Abschaffung aller versteckten Subventionen in der Mobilität. Wenn Mobilitätsformen gefördert werden, soll dies transparent geschehen.

- Hier soll man sich auf den subventionierten MIV fokussieren. Klima- und Umweltziele nicht vergessen!
- Nicht nur Subventionen, sondern auch volkswirtschaftliche Schäden (z.B. des MIV) sollen aufgezeigt werden
- Besonderes Augenmerk gilt hier dem Strassenbau und einer verursachergerechten Überwälzung der (aller) Kosten.
- vgl. R1.1
- versteckte Subventionen: Berechnungsart ist entscheidend und könnte gegebenenfalls zu einer anderen Antwort führen
- Dieser £Grundsatz soll auch für den Kanton und die Gemeinden gelten

- Dies wird in der Realität kaum umsetzbar sein
- Was versteht man unter versteckter Subventionierung? Kostenwahrheit beim MIV?
- insbesondere die nicht-Internalisierung von externen Kosten (Lärm, Luftverschmutzung, CO₂-Ausstoss) soll berücksichtigt werden.
- Widerspruch zu anderen Massnahmen (mit gleichem Kommentar versehen) und in sich selbst (Förderung abschaffen oder transparent machen?)
- Textmodifikation: Der Kanton interveniert beim Bund für die Abschaffung aller ~~versteckter~~ Subventionen in der Mobilität **(so z.B. die jährliche Rückerstattung der Mineralölsteuerabgabe für Dieselbusse). Im Gegenzug engagiert sich der Kanton beim Bund um Förderbeiträge für die emissionsfreie Mobilität (so z.B. für die Elektrifizierung der Busflotte der ZVB).** Dies soll **künftig** transparent geschehen.

R 1.4 | Kanton und Gemeinden unterstützen die schweizweite Einführung von Mobility Pricing für das Brechen von Verkehrsspitzen und als Modell für die langfristige Finanzierung der Infrastrukturen.

- ...von sozialverträglichem Mobility-Pricing...
- Freie Fahrt für Wohlhabende? Sicher keine neue degressive Steuer.
- Mobility Pricing zum Brechen von Verkehrsspitzen ist im Grundsatz zu begrüßen. Es dürfen damit jedoch nicht Arbeitnehmende bestraft werden, die zu Anwesenheitszeiten verpflichtet sind.
- zuerst in Pilotregionen die (Wechsel-)Wirkungen testen und erfolgsabhängig skalieren
- Ist heute schon mit Treibstoffzöllen und Vignette gedeckt
- sozialverträglich
- Positive Erfahrungen im Ausland! (Singapore)
- Busbetriebe ja; Schienengebundene Verkehrsmittel aufgrund separater Infrastruktur wird abgelehnt.
- Forderung nach einer generellen Einführung zu einseitig (Differenz Stadt vs Land braucht unterschiedliche Behandlung)
- Mobility Pricing sollte die Umweltkosten beinhalten
- Was ist mit jenen, die in Schichtarbeit angestellt sind und keine Wahl haben? Meistens haben diese auch keinen hohen Lohn, und sind dadurch besonders durch das Mobility Pricing betroffen.
- dann muss aber im Gegenzug die Mineralölsteuer abgeschafft werden
- Hier gilt es aber auch Aspekte der Umweltbelastung zu integrieren.
- Ungerecht ggü. Landgemeinden

- Hier muss man beachten, dass keine negativen Folgen für die Umwelt entstehen. Die Verteuerung des öVs führt womöglich zu einer Umlagerung auf PWs, was kontraproduktiv ist. Ebenfalls könnten gewisse Personengruppen benachteiligt werden, welche auf die Mobilität während Pendlerzeiten angewiesen sind.

R 1.5 | Private erbringen die Mobilität auf den öffentlichen Infrastrukturen. Leistungen, welche durch die öffentliche Hand subventioniert werden, sind auszuschreiben. Kanton und Gemeinden stossen ihre Beteiligungen an Verkehrsunternehmen ab.

- Die öV-DL werden qualitativ schlechter, wenn der ROI im Vordergrund steht.
- Nein, weitere Privatisierungen sind zu vermeiden. Staat soll sich stärker an Verkehrsunternehmen beteiligen.
- bundesnahe Unternehmen als wichtige Träger des Service Public Auftrages
- Gibt es Verkehrsunternehmen, bei der eine Beteiligung im Sinne der strategischen Mitsprache sinnvoll ist? abwägen.
- Die öffentliche Hand soll auch weiterhin Eigner von Verkehrsunternehmen sein können.
- Mobilität ist ein Grundbedürfnis und darf nicht privatisiert werden. Der Staat (Kanton und Gemeinden) müssen ihren Anteil behalten.
- Mitspracherecht bei städtebaulichen Anforderungen
- Der Service Public ist aufrecht zu erhalten. Dabei sind kreative Ideen und neue Mobilitätsformen gefragt.
- Ist nicht überall möglich!
- Der öV soll weiterhin in öffentlicher Hand sein, nur so ist er lückenlos gewährleistet und können ineffiziente Parallelangebote vermieden werden.
- Kanton und Gemeinden stossen ihre Beteiligungen an Verkehrsunternehmen ab, falls sich erweist, dass Private dieselbe Dienstleistung effizienter erbringen können
- Kanton und Gemeinden sollten die Entwicklung der Mobilität auf den öffentlichen Infrastrukturen nicht vollständig aus der Hand geben, aber privatwirtschaftlich fördern
- Private Unternehmen = Gewinn orientiert (es werden nur rentable Strecken betrieben) = Gefahr von Angebotsabbau
- Eine Ausschreibung ist nicht per se ein Heilsbringer. Es wird hier nicht klar, weshalb eine Ausschreibung angestrebt wird. Ist die heutige Leistung zu schlecht und/oder zu teuer? Oder geht es ums Prinzip, egal wie die Leistungen in einem Benchmark aussehen?
- Wieso sollte diese Beteiligung abgestossen werden? der öffentliche Verkehr ist immens wichtig für eine nachhaltige Mobilität und soll von Kanton und Gemeinden unterstützt werden.
- Widersprüchliche Frage, sollte aufgeteilt werden. Wenn Kantone und Gemeinden Beteiligungen abstossen, muss die Anbindung von Randregionen trotzdem sichergestellt werden
- Es gibt unzählige Beispiele, wie Privatunternehmen für ihre Aktionäre kaputtsparen und die öffentliche Hand am Ende wieder übernehmen muss. Der öffentliche Verkehr muss in öffentlicher Hand bleiben.

- Wer übernimmt ZVB? Wer betreibt unrentable Linien?
- Sehr gefährlicher Vorschlag. Der "öffentliche" Verkehr in privaten Händen hat noch nie geklappt, wie z.B. das Beispiel aus England zeigt. Das Angebot wird reduziert, die Qualität sinkt und die Preise stiegen.
- Textmodifikation: Private erbringen die Mobilität auf den öffentlichen Infrastrukturen. Leistungen, welche durch die öffentliche Hand **gefördert** werden, sind auszuschreiben. ~~Kanton und Gemeinden stossen ihre Beteiligungen an Verkehrsunternehmen ab~~ **Wieso das denn? Was ist mit der Beteiligung an ZVB; ZBB; SGZ und AeS!?)**

R 2.1 | Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Reglementierungen im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte verhindern.

- Unklar was damit gemeint ist
- Unklar, was gemeint ist.
- Unbedingt
- Vereinfachung der Reglementierung tönt gut, führt aber oft zu einem Abbau. Dies darf nicht geschehen.
- Ja klar!
- Hier wurden zu viele Themen vermischt und bereits eine Meinung geteilt. Wieso die Regulierungen dazu führen, dass Effizienzgewinne nicht erzielt werden können, macht keinen Sinn. Das Ermöglichen von Pilotprojekten ist hingegen lobenswert.
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Reglementierungen im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung, **Emissionsminderung** und Pilotprojekte verhindern.

R 2.2 | Der Kanton schafft die gesetzliche Grundlage zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und legt die heute in verschiedenen kantonalen Gesetzen aufgesplitteten Vorgaben für die Mobilität zusammen.

- Elektrobikes wie Töffs/Autos behandeln, nicht wie Velos
- Fuss- & Veloverkehr = indiv. Langsamverkehr und allenfalls neue Ideen für Mobilitäts-Mittel berücksichtigen
- so unübersichtlich und zersplittert ist das auf kantonaler Ebene nun auch wieder nicht

R 2.3 | Kanton und Gemeinden sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Gütertransport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote).

- Zukunftstauglich ist ein Wort, das auf verschiedenen Ebenen andere Folgen hat. Wenn es bedeutet die Vorstellungen bestimmter Wirtschaftsvertreter umzusetzen, ist dieser Punkt klar abzulehnen.
- Dabei soll die gute alte Busbevorzugung - für die flächeneffizienteste aller Fortbewegungsformen - nicht vergessen/vernachlässigt werden. Vieles von neuen Mobilitätsformen sind tendenziell Spielereien für begrenzte Nutzerkreise (bspw. ohne BehiG- und Grunderschliessungspflicht).
- Auch fürs Velo wird die nötige Infrastruktur wie Velo-Service und Velounterstände geplant und umgesetzt.
- Glaube kaum, dass zusätzlicher Raum für Mobilität gesichert werden kann in den Zentren
- Gesellschaftliche und soziale Aspekte dürfen nicht ausser Acht gelassen werden.
- Grundsätzlich reicht es die bestehende Infrastruktur umzunutzen und weniger Platz für den MIV zur Verfügung zu stellen. Infrastrukturausbau soll nur die Ausnahme sein.
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden sorgen **mittels** Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Gütertransport letzte Meile, **Ladeinfrastruktur** für energieeffiziente **und emissionsfreie** Mobilität, Raum für Sharing Angebote **usw.**).

R 2.4 | Kanton und Gemeinden fördern die Realisierungen von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten Mobilitätsformen («autoarmes Wohnen», Parksituation Velo/Auto, Sharing).

- Initialförderung von coworking spaces
- vgl. Pilotprojekt im Areal Suurstoffli!
- Nur, wenn die Massnahmen standortgerecht sind. Viele Veloabstellplätze und wenig Autoparkplätze an C-/D-Lagen machen nicht unbedingt Sinn. Mobilität hängt von der Mikrolage ab. Und nicht vergessen: auch wer zentral wohnt, braucht evtl. ein Auto für den Arbeitsweg, wenn er dezentral arbeitet. das geht häufig vergessen.
- Ist nicht Aufgabe des Staates!
- Dies sollte der Markt regulieren, nicht Kanton und Gemeinden
- auch autofreies Wohnen soll gefördert werden.
- Ablehnung, falls gegen den MIV gerichtet
- nicht möglich!

R 3.1 | Der Regierungsrat legt das Angebot fest. Dieses misst sich an den gleichen Kriterien wie die neuen Formen der Mobilität.

- Bis jetzt schon in vom Kanton im Rahmen des Aggloprogramms des Bundes offiziell eingeführt, jedoch nicht angewendet. Dadurch konnte der Kanton Gelder vom Bund einfordern. In den Verhandlungen aber nie als Argument akzeptiert!
- Unklar was damit gemeint ist
- Unklar, was gemeint ist.
- Nachfrage sowie volkswirtschaftliche und verhaltensökonomische Ziele sollten Angebot definieren
- Verstehe ich nicht. Was legt der Regierungsrat genau fest?
- Es kann nicht sein, dass der RR die Mobilität festlegt (zu einseitige Beurteilung). Der KR muss dies festlegen. Es kommt ja auch niemanden in den Sinn, den Richtplan nur vom RR festlegen zu lassen.
- Unklar was damit gemeint ist.
- Tendiert zu Planwirtschaft!
- Ich frage mich, wie man quantitativ das festlegen will?
- zu starr
- unklar, was genau gemeint ist
- Unklare Formulierung
- Unverständlicher zweiter Satz. Muss ausgedeutet werden.
- Unklar, was unter
- das "Bedürfnis" zeigt was es braucht!
- Völlig unklar, was damit gemeint ist: Angebot (welches? von was?!) diesen Punkt streichen!

R 3.2 | Kanton und Gemeinden organisieren alle Aufgaben der Mobilität in der gleichen Direktion/Departement. Die Gesellschaft und die Wirtschaft haben einen Ansprechpartner für Fragen der Mobilität auf Stufe Kanton und Gemeinden.

- Was ist der Hintergrund einer solchen Absicht? Wer und was wäre betroffen?
- z.B. gleiche Zielsetzungen im Umwelt- und im Verkehrsdepartement und nicht Kostenreduktion vs. nachhaltigere Mobilität
- Wenn das Sinn macht. Wenn dadurch viel Reorganisation für wenig Mehrwert entsteht, weglassen. Klare Ansprechpartner sind wichtig, egal wo sie organisatorisch aufgehängt sind.
- Der Kanton und die Gemeinden sollen frei sein mit der Organisation
- die Zuständigkeit ist zu eng. Mobilität ist ein gesellschaftlich umfassendes Bedürfnis und muss breiter behandelt werden als nur durch die Baudirektion

- Wichtig ist die Koordination zwischen Kanton und Gemeinden
- Je nach politischer Führung kann das ein Vor- oder ein Nachteil sein. Es dürfte ausserdem nicht ganz einfach sein, weil sich Verkehrsfragen häufig über sehr verschiedene Bereiche ausdehnen (z.B. Steuern, Bau, Verkehrsregeln)
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden organisieren alle Aufgaben der Mobilität in der gleichen Direktion/Departement/**Verwaltungsabteilung**. Die Gesellschaft und die Wirtschaft haben **EINEN** Ansprechpartner für Fragen der Mobilität auf Stufe Kanton **und je einen auf Stufe der** Gemeinden.

R 3.3 | Kanton und Gemeinden gleichen ihre Netze und Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen ab. Die grossen Zentren und der Flughafen verfügen über rasche Bahnverbindungen. Im Veloverkehr stehen attraktive und sichere überregionale Verbindungen zur Verfügung.

Wo möglich und sinnvoll!

- das Einzugsgebiet des Kantons Zug ist sehr gross und reicht weit in die Nachbarkantone hinein, insbesondere scheint mir der Abstimmungsbedarf hinsichtlich des noch eher ländlich geprägten Freiamts vordringlich.
- Insbesondere öV-Verbindungen ins angrenzende Umland muss gefördert werden, da von dort her (v.a. Freiamt, Säuliamt) viele nach Zug mit dem Auto pendeln zum Arbeiten, weil der öV-Anschluss da miserabel ist.
- das passiert doch heute schon
- Der Flughafen braucht keine rasche Bahnverbindung und das Konzept sollte sich nach dem Grundsatz der kurzen Wege richten. Entsprechend führen auch rasche Bahnverbindungen der grossen Zentren zu längeren Verkehrswegen.
- Wo bleibt der MIV?
- Textmodifikation: Kanton und Gemeinden gleichen ihre Netze und Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen ab und **optimieren sie, so z.B. zu den** grossen Zentren **Chur, Luzern, Schwyz** und Zürich und **dem Flughafen Zürich-Kloten mit direkten** Bahnverbindungen. Im Veloverkehr stehen attraktive und sichere (über-)regionale Verbindungen **im Vordergrund**.

Weitere Kommentare zum Themenblock REGELUNGEN

- Kein Zuger reist heute mehr mit dem Auto in die Stadt Zürich. Kein Mensch fährt durch den Gubrist, wenn er nicht muss. Es sind keine neuen Regeln nötig und schon gar keine neuen degressiven Steuern. Homeoffice ist nach Corona etabliert und wird ebenfalls ohne zusätzliche Regelungen zu einer Entlastung beitragen.
- Grundsätzlich: Mobilität hängt, wie in R 3.3 erwähnt, auch entscheidend davon ab, was rundherum passiert. Fehlen Massnahmen zur Abstimmung nach aussen?

- Der Kanton Zug sollte seine Exekutive mehr auf Umsetzung solche Projekte richten, anstelle von Personen- Kontrollen wegen farbiger Kleider, Haut oder Haaren zu machen. Black Lives Matter ist noch nicht ganz angekommen.!!!
 - Mobilität soll kosten. Es ist aber wichtig, dass der öV gegenüber dem MIV sehr viel günstiger ist (was auch der tatsächlichen Kostenrechnung entspricht).
 - Velostationen an wichtigen Knotenpunkten (insbesondere Bahnhof Zug und Rotkreuz) bieten einen guten Service an. z.B. kann man das Velo zum Pumpen, Pneu wechseln, Kontrolle, etc. morgens abgeben und am Abend, auf dem Nachhauseweg wieder abholen. Dieser Service kann versuchsweise für 1 Jahr gratis angeboten werden. Dies kann viele Personen wieder motivieren, das verstaubte Velo hervorzuholen und auch zum Pendeln zu gebrauchen.
 - Versuchsweise soll für z.B. 1 Jahr der öV im Kanton Zug gratis angeboten werden. Danach kann untersucht werden, wie sich der Modal Split aufgrund dessen verändert hat.

 - **Neue Punkte:**
 - R 1.6 | Der Kanton gibt Anreize (z.B. einmalige Kaufprämien, Reduktion der Motorfahrzeugsteuer) für den Umstieg von Autos, die mit fossilen Treibstoffen fahren auf solche, die mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden.
 - R 2.5 | Der Kanton schafft die gesetzliche Grundlage (z.B. in Energiegesetz und -verordnung) für die Ausstattung von gemeinschaftlich genutzten Parkieranlagen (Miete oder Eigentum) in Gebäuden mit Ladeinfrastruktur inkl. Last- und Lademanagement für Autos mit Elektroantrieb (Elektroautos, Plug-in-Hybride, Brennstoffzellenautos). Die Gemeinden schaffen hierfür Förderprogramm (siehe Energiereglemente der Energiestädte Zug und Hünenberg).
-

Weitere generelle Inputs und Gedanken zu den Massnahmen im Mobilitätskonzept

- Der Strassenverkehr ist interkantonal. Absichten, Planungen und Entwicklungen (Software) bitte nicht im Alleingang vornehmen.
- Besten Dank für Ihre Bemühungen und die Arbeit die sie in die Ausarbeitung investiert haben.
- Trotzdem ist das vorliegende Mobilitätskonzept ungenügend. Es fehlt der klare Fokus auf eine umweltschonende und zukunftsorientierte Mobilität. Die Mobilität ist einer der drei grossen Emissionsfaktoren in der Schweiz und nur wenn wir hier grosse Verbesserungen erreichen, schaffen wir es den Klimawandel zu stoppen (Klimaziele des Bundes zu erreichen). In diesem Konzept wird hauptsächlich verschriftlicht, was eh schon lange Fakt ist. Es werden dadurch keine grossen Veränderungen in die Wege geleitet, dabei wäre es jetzt an der Zeit dazu. Ich habe mir ehrlich gesagt wirklich mehr von einem Mobilitätskonzept versprochen.
- aus meiner Sicht können /sollten erste Massnahmen rasch umgesetzt werden (Sicht eines Bewohners des Aegeritals)
- Initialförderung von coworking spaces in den Gemeinden
- Unterstützung von Fahrgemeinschaften durch zur Verfügungstellung eines Tools (App) und Haltestellen (Benutzung von Bushaltestellen??)
- Mobilität muss auch ein Ausbildungsschwerpunkt werden, vielleicht als Subspezialität von Urban Planning.
- Wir haben aktuell zu wenig Fachkräfte
- Es braucht eine raumplanerische Reduktion der Parkplätze in den Wohngebieten, damit Alternativen wie MaaS /Sharing Angebote aufwind erhalten.
- Es braucht bessere Schweiz oder sogar Länderübergreifende Integratoren für diverse Mobilitätsplattformen (Fairtiq, SBB Reiseplaner welche z.B. Mobility integriert). Diese Landschaft ist sehr zersplittert, und es sind erst Ansätze vorhanden, welche die unterschiedlichen Angebote kombinieren.
- Von Velostrassen statt Velowegen reden - und solche auch bauen.
- Sichere Netze (redundantes Internet, redundantes Stromnetz) sind Teil der Mobilität und müssen mitgedacht werden. Hier gibt es noch viele Hausaufgaben.
- Im Moment dreht sich die Diskussion zu stark um Schiene oder Strasse bzw. öV oder Privatverkehr und Steuerungsüberlegungen für diesen Bereich. Welche anderen Anreize/Vorgaben können bei den Rahmenbedingungen gesetzt werden, um die Infrastruktur zu entlasten? Bsp. ein Anteil Fernunterricht auf Stufe Sek II? Ein Anteil Homeoffice für kantonale MA? Mehr Hochhäuser? Liberalisierte Ladenöffnungszeiten zur Entlastung der Natur am Sonntag? Mir fehlt im Moment etwas das "thinking outside the box".
- Ein grundsätzliches Thema im Zusammenhang mit der Mobilität ist dasjenige der rechtlichen. So können für Neubauten durchaus Verkehrskonzepte, Fahrtenkontingente, autoarmes Wohnen etc. verlangt werden. Die bestehenden Bauten und deren Anzahl Parkplätze und/oder deren generierte Fahrten sind quasi unantastbar aufgrund der Bestandesgarantie. Es sollten zusätzlich Massnahmen aufgenommen werden, die es erlauben quartier- oder Strassenzugsweise nachträglich eine Reduktion von erlaubten Fahrten und/oder Parkplätze zu verfügen. Ansonsten geht entsteht ein "den Letzen beissen die Hunde".

- Der Langsamverkehr ist durch ein sehr attraktives Netz mit entsprechenden Übergängen zwischen den verschiedenen Abschnitten zu fördern. Dafür richtet der Kanton eine eigene Fachstelle mit den dazugehörigen personellen und infrastrukturellen Ressourcen ein.
- Bewertung der Massnahmen nur im Kontext der angestrebten Ziele wirklich möglich
- Vorsicht vor isolierten Massnahmen und möglichen unerwünschten Wechselwirkungen -> systemischer Ansatz verfolgen!
- Bezüglich der H2-Tankstellen gibt es eine interessante Studie von Shell. <https://www.shell.de/medien/shell-publikationen/shell-hydrogen-study.html>
- Überlegungen des Kts. sind allenfalls auf Nachbarkantone auszuweiten ->Zusammenzug Zentralschweiz
- Mobilität hat nicht nur mit Reisen zu tun. Homeoffice und weitere technische Arbeitsmöglichkeiten müssen weiterentwickelt werden (speziell auch im Sicherheitsbereich) und in der Abhängigkeit von grossen IT Firmen.
- Velos und Fussgänger Verbindungen müssen gegenüber den privaten Autoverbindungen massiv mehr Unterstützung bekommen. Der Verkehrsfluss muss sicherer werden für den Langsamverkehr.
- Eine Durchmischung von Fussgänger und Veloverbindungen muss entflochten werden. Das ist zu gefährlich, wenn der Weg durchmischt ist
- Die Sicherung der Infrastruktur für kommende Kapazitäten im Schienenverkehr sollte prioritäre Beachtung finden.
- Die grossen Wohn- und Arbeitsgebiete des Kantons Zug konzentrieren sich in der Ebene. Dort liegt auch das Wachstumspotenzial (85%) des Kantons. Dieses kompakte Gebiet eignet sich hervorragend zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs. Flankierende Massnahmen wie Aufwertung der Naherholungsräume, attraktive und preisgünstige neue Wohnungen können einen Beitrag zur Reduktion der allgemeinen Mobilität leisten. Bei einer entsprechenden Infrastruktur an Radwegen abseits der Kantonsstrassen können auch die Berggemeinden im Zeitalter der E-Bikes in die Radförderung mit eingebunden werden.
- Die Umgestaltung der Mobilität soll durch Anreize gefördert werden und nicht durch Abgaben und Verbote umgelenkt werden.
- Ein dichter öV-Fahrplan ist attraktiv, kostet aber auch und muss dadurch finanziell unterstützt werden.
- Es ist zentral, dass erst Verkehr vermieden wird, dann verlagert und erst zum Schluss verbessert. Der Kanton Zug will die E-Mobilität fördern. Das kann aber erst als spätere Massnahmen dazukommen. E-Autos schneiden in Bezug auf CO2-Ausstoss nur etwas besser ab als Diesel und Benzin. Von Benzin- auf Elektro-Auto umsteigen ist vergleichbar mit einer Öl-Heizung, die durch eine Gasheizung ersetzt wird. Es ist nicht die Lösung unseres Verkehrsproblems, sondern kann zum Schluss noch dort eingesetzt werden, wo es wirklich nicht vermeidbar ist.
- Die Mobilitätspolitik muss immer auch mit den kantonalen und übergeordneten Strategien im Bereich Raum, Umwelt, Energie und Klima abgeglichen werden.
- Es braucht Platz fürs Velo! Das E-Bike und Velo wird das Personen-Transportmittel der Zukunft für kurze Strecken. Es braucht eine Offensive für eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur: Dies sind schnelle und direkte Verbindungen ohne Umwege und holperigen Untergrund. Generelle Strassensignalisation: Velo muss Vortritt haben vor MIV. Spielereien mit neuen Mobilitätsformen sollten erst dann angegangen werden,

wenn das Rückgrat - der öV - zuverlässig und verlustzeitfrei funktioniert und Fuss- und Veloverkehr durchgängige und sichere Netze aufweisen. Hier ist der eingesetzte Franken am effizientesten investiert.

- Das Thema "Mobilitätshubs", welches der Städteverband z. Z. bearbeitet könnte man noch aufnehmen.
- Für Menschen mit Behinderung sind dieselben Mobilitätsmittel (keine Separierung) zur Verfügung zu stellen, wie für Menschen ohne Behinderung. TixiTaxi-ähnliche Dienste sollen nur im besonderen Einzelfall als Lösung angeboten werden. Sind für Menschen mit Behinderung solche "individuellen" Mobilitätsmittel erforderlich, dürfen diese für Benutzer nicht höhere Kosten auslösen, als für die gleiche Strecke mit öV für Personen ohne Behinderung. Zudem dürfen diese Einzelfalllösungen nicht an Kilometerguthaben oder anderweitige zeitliche oder streckenabhängige "Kontingente" gebunden sein.
- Herzlichen Dank für Einladung zur Mitwirkung!
- Die Stossrichtung des Mobilitätskonzepts Zug gefällt und thematisiert alle wichtigen Fragestellungen. Etwas zu kurz kommt bis jetzt die geographische Verortung der Konzeptionen (Karten, aber auch schematische Darstellungen).
- Der Wechsel des Modal Split, hin zu viel mehr Velo- und Fussverkehr und öffentlichem Verkehr und viel weniger MIV soll im Mobilitätskonzept festgesetzt werden.
- Für mich fehlen griffige konkrete und umsetzbare Massnahmen. Ich befürchte, dass der KR noch schnell ja sagt zu allgemein formulierten Grundsätzen wie nachhaltig, effizient, ressourcenschonend, koordiniert, abgestimmt etc.
- Ich wünsche mir konkretere Aussagen und Massnahme für die politische Diskussion.
- Bessere Abstimmung von Agglomerations- und AggloMobil-Programmen über Kantons- und Regionengrenzen wünschenswert.
- Betrachtungssperimeter auf lokale Bedürfnisse abstimmen (z.B. LuzernOst nach Rotkreuz-Zug).
- Einfache und zugängliche, über Regionengrenze gehende Tarflösungen anbieten.
- Im Bahnangebot: Einfluss auf Anbieter betreffend Taktverdichtung und Kapazitätsausbau im S-Bahn Netz erhöhen, Koordinationsbedarf mit allen Beteiligten.
- Der Grundsatz der "kurzen Wege" fehlt. Die Raumplanung und die Siedlungsstruktur müssen so aufgebaut werden, dass ein Grossteil der Bedürfnisse zu Fuss oder mit dem Velo befriedigt werden kann. Nur so gelingt die Verkehrswende. Generell ist zu beachten, dass die Schweiz ein freiheitlicher, liberaler Staat ist, der wie kaum ein anderer mit seiner direkten Demokratie auf die Mündigkeit seiner Bürger baut. Entsprechend sind staatliche Zwangs- und Umerziehungsmassnahmen zu vermeiden.
- Leistungserhöhung- und Verbesserung nicht einfach weglassen
- Mobility Pricing ist schwieriges "Pflaster"
- Wichtig ist, dass die Elektromobilität nicht untergeht und im Mobilitätskonzept verankert wird. Eine Subventionierung von ökologischen Verkehrsmitteln und Energieträgern wäre wünschenswert.

- Der Kanton Zug ist auf Wachstumskurs (Bevölkerung, Arbeitsplätze, Dienstleistung, Produktivität), wie auch die Schweiz selbst. Dies ist quantitativ direkt gekoppelt mit der Mobilität. Ergo wird das Verkehrsaufkommen tendenziell weiter zunehmen. Dem vorliegenden Entwurf geht es primär um die Reduktion der Verkehrsmenge (auf der Strasse), insbesondere dem Brechen der Verkehrsspitzen. Dieser Ansatz ist nicht verkehrt, greift aber zu kurz und lässt qualitative Aspekte teilweise vermissen:
- Ausgeblendet wurde (bis jetzt) die übergeordneten Ziele auf nationaler, resp. globaler Ebene, allem voran die Klimaerwärmung mit all ihren unerfreulichen Effekten. Grundlage hierzu bildet die Ratifizierung der Klimaziele des Pariser Klimagipfels von 2018, der Energiestrategie 2050 des Bundes mit dem neuen Energiegesetz, sowie dem anstehenden revidierten CO₂-Gesetz.
- Der motorisierte Strassenverkehr (PW, LkW etc. sowie praktisch die gesamte Dieselbusflotte der ZVB) verursachen mit 38% den grössten CO₂-Emissionsanteil aller Sektoren (Gebäude 33%, Industrie 17%, Landwirtschaft und Diverses 12%)
- das Energiegesetz des Kantons Zug sowie der zugehörigen Verordnung harrt seiner Revision. Hier liegt parallel die Chance die CO₂-Emissionen der Neubauten auf Null zu reduzieren und sie gleichzeitig zu energetischen, lokalen Kraftwerken auszugestalten (PlusEnergieBauten).
- Der 'Missing Link' zwischen Verkehr und Gebäude ist die Elektromobilität: Elektrofahrzeuge (vom E-Bike bis zum E-Kehrriechwagen) verursachen KEIN CO₂, KEIN NO_x, KEINE Russpartikel und KEIN Lärm bis 50km/h). Sie sind Faktor 4-5 x energieeffizienter, d.h. sie benötigen NUR 20% der Energie vergleichbarer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der Strom für E-Fahrzeuge kann in der Schweiz hergestellt werden und ist damit praktisch CO₂-frei. E-Fahrzeuge werden dort geladen, wo sie parkiert sind, d.h. also in 80% der Fälle bei oder in einem Gebäude, z.B. in der Tiefgarage oder im Parkhaus. Somit könnte der Stromüberschuss der Gebäude für die E-Fahrzeuge verwendet oder darin zwischengespeichert werden.

Grund für die Absage der zweiten Workshops ist die Corona Pandemie, die fast alle Bereiche unseres täglichen Lebens verändert. Dürfen wir sie um eine Einschätzung bitten, wie dies ihrer Meinung nach die Mobilität beeinflussen wird? (thematische Gliederung durch ARV)

Rückkehr zur Normalität

- Zu Beginn etwas mehr Verkehr (Autos, Velos). Die "alten" Verkehrsgewohnheiten werden in ca. 6 Monaten wieder einkehren.
- Allenfalls dauerhaft leichte Erhöhung von Homeoffice und Nutzung Velo im Alltagsverkehr, ansonsten keine. Reisen und Freizeitverkehr wird wieder auf vorheriges Niveau gelangen.
- Es ist z.Z. keine Einschätzung möglich, da noch zu viele Faktoren unklar sind (Dauer Distanzregelung, Homeoffice bevorzugt usw.).
- Solange Corona nicht überstanden ist, wird es weniger Mobilität geben, das wird wohl noch ein gutes Jahr andauern. Nachher wird vieles wieder wie vorher. die Mobilität im Tourismus passt sich vermutlich am langsamsten an. evtl. weniger Auslandsreisen bei den Unternehmen.
- Ich denke, in 2 Jahren ist wieder alles beim Alten.
- nur kurz- und mittelfristiger Einfluss, siehe auch Verhalten nach der letzten Wirtschaftskrise.
- kurzfristig werden die Leute mehr Auto fahren, langfristig wird es sich wieder einpendeln, weil die Strassen voll sind.
- Wir erwarten bis in ca. 2-3 Jahren kaum Unterschiede im öV gegenüber den Zeiten vor Corona.
- Der Einfluss wird m.E. gering sein, der Mensch vergisst sehr schnell. Erfahrungsgemäss verfällt der Mensch sehr schnell wieder in alte Verhaltensmuster. Sicher gibt es einen in Teilbereichen einen Digitalisierungsschub, z.B. mehr Homeoffice etc.
- Rückkehr zum Status quo sobald mögliche Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Bis dahin Skepsis, öV zu nutzen. Change of mind hinsichtlich neuen Arbeitsformen erst angestossen, Trend wird teilweise aufgenommen und weiterverfolgt werden.

Homeoffice / Homeschooling

- Homeoffice hat eine grosse Entspannung im gesamten Pendlerstrom ergeben.
- Hoffnung auf konkrete und festgelegte Verbesserungen wie z.B. individuelles Arbeitszeitmodell, Homeoffice usw. zur Entlastung öV und Strassen, Park- und Plätze.
- Da das Homeoffice sicher stärkere Bedeutung erreichen wird, könnte dies ein wirksames Instrument für die Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend sein. Andererseits hat das notgedrungene Homeoffice auch gezeigt, dass es für viele keine langfristige Lösung sein kann. Es hat sich gezeigt, dass die sozialen Kontakte viel wichtiger sind als bisher angenommen. Daher glaube ich, dass eine vernünftige Mischung zwischen Homeoffice und Bürozeit der Erfolg sein wird.
- Homeoffice wird massiv zunehmen.
- hoffentlich vermehrt die Möglichkeit für Homeoffice
- Die Corona Pandemie hat gezeigt, dass für viele Arbeitnehmer das Homeoffice gut funktioniert. Vermehrtes Homeoffice und flexiblere Arbeitszeiten können eine Entlastung des Verkehrs bringen.

- Homeoffice hat an Bedeutung / Akzeptanz gewonnen. Damit könnte sich der Pendlerverkehr und die Belastung der Verkehrsträger während der Morgen- und Abendspitze verringern.
- Homeoffice ist etabliert und wird die Infrastruktur entlasten. Die Digitalisierung verstärkt diesen Prozess. Ein tiefer Anteil Fernunterricht auf Stufe Sek II wäre permanent möglich, mit entsprechender Auswirkung auf die Infrastruktur.
- Ich denke, dass gezwungene Homeoffice wird gewisse Betriebe zum Überdenken verführen. Allenfalls könnte mit vermehrtem Homeoffice gerechnet werden, was den Verkehr entlasten würde.
- Wir haben festgestellt, dass die Kunden, Mitarbeiter und Lieferanten festgestellt haben, dass man nicht für jedes Meeting reisen muss. Dazu kommt Homeoffice was die Spitzen des Stossverkehrs brechen könnte.
- Ich glaube nicht daran, dass Homeoffice nun überhandnimmt. Homeoffice hat nur funktioniert, weil alle in derselben Situation waren. ist das nicht mehr so, werden wieder alle ins Office zurückkehren, zum Glück. Der soziale Austausch und der Abstand von zu Hause bleibt für viele wichtig, insbesondere auch für Unternehmen an sich, die sich entwickeln wollen. wie sollen neue Mitarbeiter sonst eingearbeitet werden? wie sollen junge Mitarbeiter Karriere machen, wenn sie nicht mehr informell netzwerken können? Ich kann mir vorstellen, dass bei bestimmten Arbeitsplatztypen Homeoffice salonfähiger wird, also bei all denen, die vor allem abwickeln.
- Moderate Auswirkung auf Pendlermobilität: Wohnen und Arbeiten findet weiterhin an unterschiedlichen Orten statt. Hingegen reduziert vermehrtes "Homeoffice" Pendlerspitzen leicht kurz- jedoch nicht langfristig;
- Gefahr des Modalshift zugunsten MIV; Zunahme LV (zulasten öV); finanzielle Engpässe bei den öV-Transportunternehmen mit Konsequenz Kostensparprogramme -> ev. zulasten Innovationsaktivitäten -> Gefahr auch langfristig an Attraktivität zu verlieren; Massnahmen zur Erzielung einer Gegenwirkung nötig
- Auf der anderen Seite sind die Züge momentan noch leer, die Leute sind vermehrt mit Auto und Fahrrad unterwegs.
- Die Akzeptanz für das Homeoffice ist sicherlich gestiegen. Viele Firmen wurden zur einem Innovationsschub "gezwungen": ==> Arbeitszeiten werden flexibler werden (aus mehr Homeoffice), dass die Pendlerspitzen abgeflacht werden können.
- Die Arbeitsform Homeoffice hat starken Auftrieb erfahren und ihre Funktionstüchtigkeit unter Beweis gestellt. Damit wird sich auch eine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur ergeben.
- Homeoffice wird vermehrt genutzt werden können, dadurch gibt es weniger Mobilität.
- Vermehrt Homeoffice, wird sich weiterentwickeln!
- Flexibilisierung der Arbeits-Modelle
- Homeoffice wurde zum Durchbruch verholfen, es werden zukünftig vermehrt Teilpensen der Arbeitszeit im Homeoffice möglich sein.
- Homeoffice hat sich als taugliches Instrument erwiesen um Verkehrsspitzen zu brechen. Dadurch kann der kostenintensive Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vermieden, bzw. hinausgezögert werden.
- Das Homeoffice hat sich erwiesen als eine reelle Möglichkeit um das Bedürfnis nach Mobilität zu reduzieren.

- evtl. wird die Alltagsmobilität, insbesondere das Arbeitspendeln auch längerfristig tiefer als vor Corona sein. Angestrebt wird künftig wohl von vielen Arbeitnehmenden, dort wo die Arbeitsumstände es zulassen, ein Mix aus Homeoffice und Büroarbeit.
- Insbesondere das Homeoffice wurde massiv gestärkt. Man wird weniger 5 Tage die Woche pendeln, sondern vermehrt von zu Hause aus arbeiten.
- Wir hoffen, dass Homeoffice und Gleitzeiten auch künftig die Pendlerspitzen brechen werden und dass die virtuelle Mobilität zunehmen wird.
- Es könnte der Digitalisierung, dem Homeoffice und den virtuellen Sitzungen vermehrt Auftrieb geben. Damit dürfte Pendler- und Berufsverkehr abnehmen. Andererseits dürfte die Flächeneffizienz im öV aufgrund der Abstandsregeln abnehmen.
- mehr Homeoffice, sollte zu weniger Verkehr führen
- Ein positiver Trend bezüglich Reduktion von Verkehrsbewegungen ist die Entwicklung zu Home-Office, in welchem Ausmass dies in Zukunft gelebt wird, wird sich zeigen.

Modal split / Verkehrsmittelwahl

- Jetzt in neue Strassen zu investieren wäre der völlig falsche Weg. Velo- und Langsamverkehr werden in den kommenden Jahren stark zunehmen. Das haben jetzt schon einige grössere Städte kapiert und rasch reagiert.
- Es ist zu befürchten, dass das Auto wieder an Stellenwert gewinnt und sich die Autos nicht nur gegenseitig im Weg rumstehen, sondern auch wieder zunehmende den öV und den Fuss- und Veloverkehr behindern.
- Veloverkehr wird massiv wichtiger, deckt aber den Winterbedarf nicht ab. Der MIV wird kurzfristig wichtiger. Homeoffice wird gewisse Pendlerströme reduzieren. Sharing Economy ist nicht tot, MaaS Angebote wie Scooter, E-Bikes und Mobility kriegen einen Dämpfer, haben aber mittel/langfristig Bestand. Die Nutzung des öV wird sich aus Eigenschutz zeitlich besser nivellieren.
- Es sind sowohl erfreuliche wie auch bedenkliche Aspekte aufgetreten. Die Zunahme im Veloverkehr und der zu Fuss zurückgelegten Wegstrecken sind erfreulich und es sollte darauf hingearbeitet werden, dass diese Entwicklung weitergeht. Die erfolgte Verlagerung vom öV auf den MIV muss rückgängig gemacht und die öV-Nutzung mit den entsprechenden Massnahmen wieder gefördert werden. Die angestrebten Ziele zur Verlagerung des MIV auf den öV und Langsamverkehr sind wieder verstärkt anzugehen und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten genau zu verfolgen und soweit möglich in die richtigen Bahnen zu lenken.
- Im Moment beeinflusst es die Mobilität so, dass wieder vermehrt Auto gefahren wird. Es ist wichtig, dass Mittel und Lösungen gefunden werden, dass der öV wieder wie vorher genutzt werden kann.
- Wir haben auch gesehen, dass es alle Verkehrsträger braucht. Haben sowohl der Staat wie auch die Betriebe die Mitarbeitenden wegen des Ansteckungsrisiko aufgefordert, nicht mit dem öV in die Betriebe zu kommen.
- Die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln (öV, Ridesharing, ..) hat gegenüber individuellen Mobilitätsformen (Auto, Motorräder, Fahrräder, zu Fuss gehen) an Akzeptanz verloren.

- Bedürfnis nach MIV hat zugenommen. Innovative Modelle zur Verflüssigung des MIV müssen entwickelt werden.
- MIV profitiert von "sauberem" Image
- Wegen Ansteckungsschutz erhöht sich auch der indiv. Langsamverkehr (Fuss- & Velo-Verkehr), nebst dem PW-Verkehr.
- Velo und E-Trotti sollen in die App der SBB integriert werden.
- Benützung von Velo und e-Bike wird in Zukunft weiter zunehmen (unter ca. 50-Jährige)
- Solange kein Impfstoff vorhanden ist, wird das Auto wohl vermehrt genutzt werden, da sich dort die Menschen sicherer fühlen vor einer Corona-Ansteckung. Doch dank hoher Homeoffice-Akzeptanz wird der MIV (wieder) zurückgehen, da man nur noch 1-2 mal pro Woche ins Büro fahren wird.
- Erst wenn die Pandemie gänzlich unter Kontrolle ist und es keine Ansteckungsgefahr mehr gibt, wird das Vertrauen in den öV wieder uneingeschränkt vorhanden sein. Möglicherweise wird wieder vermehrt auf den MIV umgestiegen. Sharingangebote dürften mindestens mittelfristig einen schweren Stand haben.
- Leider ging der öV durch die Corona Pandemie etwas in Verruf. Daher ist es umso wichtiger, dass Kanton und Gemeinden den öV wieder stärken.
- mittelfristig werden leider Personen weiterhin, wenn möglich den öV meiden und im besten Fall aufs Velo umsteigen, im schlimmsten Fall auf den MIV. Ab 2021 denke ich, sind alle Pendler wieder im öV anzutreffen.
- Kurzfristig befürchten wir aber eine Einbusse der Attraktivität des öV mit einer Verlagerung auf den MIV.
- Der MIV und der Veloverkehr dürften zunehmen und der öV deutlich abnehmen.
- immer mehr Velos auf den Strassen, öV leidet enorm. Die Frage ist, bis wann sich dieser wieder erholt. Sonst Kosten runterfahren.
- Der öV wird es schwer haben, in den nächsten Monaten gleich viele Pendler wie vor dem Lockdown anzuziehen. Dies führt zu einer unschönen Verlagerung, welcher entgegengesetzt werden muss.
- COVID-19 war/ist ein einschneidender Eingriff, der verschiedene Gewohnheiten nachhaltig ändern wird. Im negativen Sinne wird es die Wahl der Verkehrsträger beeinflussen, contra öV, pro MIV. Letzteres ist nicht per se negativ, insbesondere der Trend zu Fuss oder mit dem (E-)Bike etc. zur Arbeit, zum Einkaufen usw. zu fahren.

Einsichten

- Einsicht, dass es auch anders geht
- Leider zu wenig! Da der Mensch schnell vergisst und in alte Muster zurückfällt! Die Verwaltung (Führung) hat einen sehr grossen Drang wieder geregelte Strukturen (kein Homeoffice / Arbeitszeiten) einzuführen. Es ist zu hoffen das die Privatwirtschaft mehr aus den Erkenntnissen der Pandemie macht.
- Nun die Chancen nutzen und sofort umsetzen, was wir gelernt haben.

- Die Erfahrungen aus der Corona-Zeit sind zwiespältig. Einerseits hat die verstärkte Umsetzung des Homeoffice die massive Reduktion des Pendlerverkehrs drastisch aufgezeigt. Es ist zu hoffen, dass auch in Zukunft ein Anteil am Homeoffice von 20 bis 40% aufrechterhalten werden kann und dadurch der Pendlerverkehr dauerhaft reduziert werden kann. Andererseits hat sich die Anfälligkeit des öffentlichen Verkehrs gezeigt. Es ist zu verfolgen, wie rasch sich der öV wieder erholen wird.
- Die Naherholungsräume im unmittelbaren Umfeld der Wohnung, im Umfeld des Quartiers, der Stadt, der Agglomeration haben an Bedeutung gewonnen. Das Bewusstsein für die Natur wurde gestärkt und die Bedeutung der Erholungs- und Freizeiträume im Wohn- und Arbeitsumfeld erkannt.
- Die Möglichkeiten sind nicht mehr grenzenlos. Das Bewusstsein über die ökologischen Folgen der Mobilität ist gestiegen.
- Weniger berufliche Reisen, weniger Pendler
- Anliegen an Firmen und Verwaltungen: Pendelnde sollten mehr auf den Tag verteilt werden (z. B. Sitzungsbeginn erst um 11 Uhr.)
- Wichtigste Erkenntnis aus Corona ist die Schnelligkeit und Radikalität der Krise. Daraus resultiert in der Logik eine deutlich gesteigerte Autonomie und Autarkie bezüglich Energieversorgung. Daraus folgt die Dringlichkeit des Ausbaus der dafür notwendigen Infrastruktur, seien es dezentrale Anlagen (pro Gebäude) als auch dezentrale Kraftwerke, BlockHeizKraftwerke, die z.B. Wärme UND Strom aus der Verbrennung des einheimischen Holzes gewinnen, Ausbau der Wasserkraftwerke, Windräder und Biogasanlagen.
- Last but not least die Speicherung von überschüssigem Sommerstrom für das Winterhalbjahr. Auf der Hand liegt die Herstellung von Wasserstoff mittels überschüssigem Strom aus den PV-Anlagen. Dieser kann 1:1 gespeichert und im Winter in Brennstoffzellen 'verbrannt' werden, hierbei entsteht Wärme und Strom. Wasserstoff kann aber auch CO₂-neutral zu Methan (gasförmig) oder Methanol (flüssig) synthetisiert werden. Damit könnten Erdgas und sämtliche Brenn- und Treibstoffe substituiert werden.

Teilnehmende an der Umfrage (27. Mai 2020 bis 26. Juni 2020)

Vor- und Nachname	Organisation/Partei/Unternehmen	Position/Funktion
Peter Stofer	AFU	Abteilungsleiter
Hanni Schriber-Neiger	Alternative - die Grünen	Kantonsrätin
Andreas Lustenberger	Alternative - die Grünen Kanton Zug	Parteipräsident
Luzian Franzini	Alternative-die Grünen Zug	Kantonsrat
Martin Tschopp	ARE Bund	stv. Sektionschef
Bernhard Neidhart	AWA	Leiter
Oliver Guntli	Bauforum Zug	Vorstandsmitglied
Heinz Ineichen	Baumeisterverband	Vorstandsmitglied
Franz Aebli	Baumeisterverband Zug	Mitglied
Michael Felber	Bürger/ KR	Privatperson
Peter Rust	CVP	Kantonsrat / Unternehmer
Lukas Furrer	Direktion für Bildung und Kultur	Generalsekretär
Roger Bosshart	FDP	GR
Thomas Gander	FDP	Kantonsrat
Peter Rütimann & Johannes Stöckli	FDP	Mitglieder FDP
Thomas Lötscher	Finanzdirektion des Kantons Zug	Generalsekretär
Zari Dzaferi	Gemeinde Baar	Gemeinderat
Cornel Zürcher	Gemeinde Menzingen	Leiter Abteilung Bau
Barbara Beck-Iselin	Gemeinde Menzingen	Gemeinderätin Ressort öV, Velo, Fussgänger
Anton Rölli	Gemeinde Neuheim	Leiter SIV
Dusko Savkovic und Beat Wyss	Gemeinde Oberägeri	Projektleiter und Gemeinderat
Reto Loretz	Gemeinde Risch	Bereichsleiter Verkehr/Umwelt/Sicherheit
Markus Amhof	Gemeinde Steinhausen	Gemeinderat
Marc Lutzmann	Gemeinde Unterägeri	Abteilungsleiter Bau
Stefan Jäggi / Michael Ferrari	Gemeinde Walchwil	Leiter Abteilung Infrastruktur/Sicherheit

Herbert Keiser	Gemeinderat Menzingen	Bauchef
Daniel Abt	Gewerbeverband Kanton Zug	Vorstand
Pascal Kiwitz	glp Kanton Zug	Vorstand
Nicole Zweifel	glp Kanton Zug	Kantonsrätin
Michael Hegglin	Institut WERZ, HSR	Projektleiter Nachhaltigkeit
Tabea Estermann	Jglp	Co- Präsidentin
Yannick Hausheer	junge Grüne	Mitglied
Patrick Abegg	Kanton Luzern	Mobilitätskoordinator
Pius Portmann	LuzernPlus	Gebietsmanager LuzernOst
Anita Kirchberg	Mobility Carsharing	Leiterin B2B
Rita Nenniger	PostAuto	Leiterin Innovation
Beat Husmann	Pro Infirmis Fachstelle Zug	Bauberater Hindernisfrei Bauen
Stéphanie Vuichard	Pro Natura Zug	Vorstandsmitglied
Astrid Estermann	Pro Velo Zug	Mitglied
Lukas Beerli	Roche Diagnostics International	Head Facilities & Real Estate
Nico Misselwitz	Roche Diagnostics International Rotkreuz	Head Hospitality Services & Mobility / Digital Real Estate Management
Christian Baumgartner	SBB AG	Regionenmanager
Therese Herren	SBB Personenverkehr	Angebotsplanung
Benno Moser	Siemens	Site Management
Hubert Schuler	SP	Gemeinde- und Kantonsrat
Urs Raschle	Stadt Zug	Stadtrat
Regula Kaiser	Stadt Zug	Stadtentwicklung
Harald Klein	Stadtplanung Zug	Stadtplaner
Markus Feer	Strassenverkehrsamt Kt. Zug	Amtsleiter
Rainer Suter	SVP	Kantonsrat
Philipp Kligenbeck	TBA Kt. Zug	Abteilungsleiter
Silas Hobi	umverkehrR	Geschäftsleiter
Philipp Kissling	VCS Sektion Zug	Vorstandsmitglied

Goran Vejnovic	VCS Sektion Zug	Geschäftsführer
Ivo Egger	VCS / ProVelo	Kantonsrat
Diego Dudli	Verein Elektromobilität Zug	Mitglied des Vorstands
Daniel Heer	Verkehrsverbund Luzern	Verkehrsplanung
Andreas Conne	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zug	Generalsekretär
Beat Stocker	Wirtschaftskammer	Geschäftsleitung eins Immobilienunternehmens
Esther Hegglin	WWF Zug	Geschäftsführerin
Robert Schürch	WWZ AG	Leiter Verkauf und Energiewirtschaft
Joëlle Zimmerli	Zimraum GmbH	Geschäftsführerin
Bernadette Breitenmoser	ZPK	Regionalplanerin
Walter Ulrich	ZVB	Leiter Betrieb
Adrian Risi	ZWK	Vorstandsmitglied