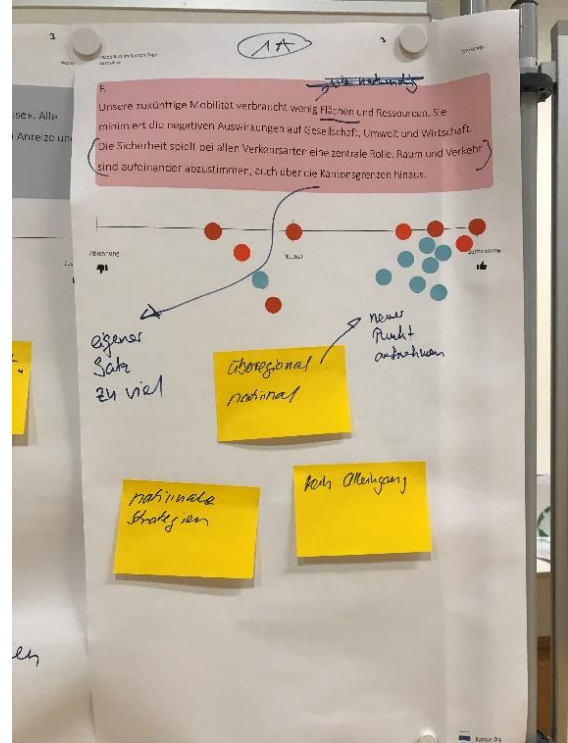
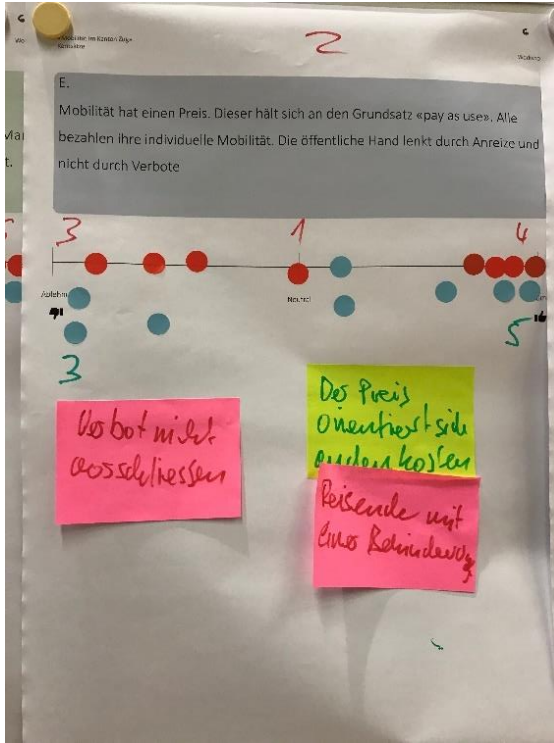


Mobilitätskonzept Zug – Workshops vom 2. und 4. März 2020
Diskussion der Kernsätze



Zusammenfassung lang

Inhaltsverzeichnis

1.	Ablauf der Diskussion über die Kernsätze	3
2.	Workshop vom 2. März 2020: Gemeinden und Parteien	4
3.	Workshop vom 4. März 2020: Organisationen, Firmen, Bund und Kantone	13

1. Ablauf der Diskussion über die Kernsätze

Im Rahmen des Workshops (die beiden Workshops vom 2. und 4. März 2020 hatten den gleichen Ablauf) wurde nach Grundsatzreferaten und einer Einführung in die Aufgabenstellung wie folgt vorgegangen:

- Die Teilnehmenden wurden auf 6 Gruppen aufgeteilt;
- Jeder Teilnehmende musste zu jedem Kernsatz vorab eine Einschätzung abgeben (farbigen Punkt kleben), ob er dem Kernsatz zustimmt, ob er ihn ablehnt oder ob er eine neutrale Haltung dazu hat;
- In jeder Gruppe wurden die Kernsätze diskutiert (umso intensiver, je mehr die Meinungen auseinandergegangen sind);
- Nach Abschluss der Diskussion musste nochmals jeder Teilnehmende eine Einschätzung abgeben (farbigen Punkt kleben), ob er dem Kernsatz zustimmt, ob er ihn ablehnt oder ob er eine neutrale Haltung dazu hat.

Erläuterung zu den nachfolgenden Auswertungen:

- ++ Totale Zustimmung
- + Zustimmung
- +– Neutral
- Ablehnung
- Totale Ablehnung

2. Workshop vom 2. März 2020: Gemeinden und Parteien

Kernsatz A: Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ist Voraussetzung für die Teilnahme jedes einzelnen am sozialen und wirtschaftlichen Leben. Unsere heutigen Lebensformen brauchen Mobilität und die Wirtschaft fordert eine gute Erreichbarkeit.																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilität muss national gedacht werden. Es hilft nichts, wenn der Kanton Beschlüsse fällt, welche national nicht getragen werden. - Wenn der Kernsatz A umgesetzt werden soll, dann muss der Staat das die Voraussetzungen bereitstellen und gewährleisten. - Aussage des Kernsatzes wird als Selbstverständlichkeit wahrgenommen. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Erreichbarkeit» durch Anbindung ersetzen. 																									
Überflüssiges	<p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Wort «heutigen» streichen 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>5++, 1+-</td> <td>5++, 1+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>3++, 3+</td> <td>6 ++</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>5++, 2+</td> <td>5++, 1+, 1+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>6+</td> <td>6+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>5++, 1-</td> <td>5++, 1+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>6++</td> <td>6++</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	5++, 1+-	5++, 1+-	Gruppe 2	3++, 3+	6 ++	Gruppe 3	5++, 2+	5++, 1+, 1+-	Gruppe 4	6+	6+	Gruppe 5	5++, 1-	5++, 1+-	Gruppe 6	6++	6++
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	5++, 1+-	5++, 1+-																								
Gruppe 2	3++, 3+	6 ++																								
Gruppe 3	5++, 2+	5++, 1+, 1+-																								
Gruppe 4	6+	6+																								
Gruppe 5	5++, 1-	5++, 1+-																								
Gruppe 6	6++	6++																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion		1	1	11	24																					
Nach Diskussion			3	7	27																					
Diskussionsverlauf	Kernsatz wird im Allgemeinen gut akzeptiert; wenig bis fast keine Diskussionen. Lediglich in drei Gruppen bestehen einzelne neutrale Standpunkte																									

Kernsatz B: Im Kanton Zug bewegen sich die Menschen selbständig, eigenverantwortlich und leben ihre Mobilität multimodal (mal Bahn, mal Velo, mal Bus, mal Auto, mal Trotti).																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Trotti hat nichts auf der Strasse zu suchen. - Sollten gewisse Fortbewegungsarten mehr als andere gefördert werden? (Gewichtung) - Es kommt die Frage auf, ob denn genügend Möglichkeiten und Angebote zur Verfügung gestellt werden, um Mobilität multimodal ausüben zu können. - Die Aufzählung der Fortbewegungsarten stellt nur den Status quo dar, zukünftige Möglichkeiten werden somit per se ausgeschlossen. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In zwei Gruppen herrschte Unklarheit darüber, was «eigenverantwortlich» genau bedeuten soll. Es bedarf einer klaren Definition. - Zudem soll gemäss zweier Gruppen der Klammerinhalt durch «zu Fuss» ergänzt werden. 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>5++</td> <td>5++</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>5++</td> <td>5++</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>4++, 3+</td> <td>3++, 3+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>1++, 4+, 1+-</td> <td>5++, 1+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>1+, 3+-, 2-</td> <td>4++, 2-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>6++</td> <td>6++</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	5++	5++	Gruppe 2	5++	5++	Gruppe 3	4++, 3+	3++, 3+	Gruppe 4	1++, 4+, 1+-	5++, 1+-	Gruppe 5	1+, 3+-, 2-	4++, 2-	Gruppe 6	6++	6++
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	5++	5++																								
Gruppe 2	5++	5++																								
Gruppe 3	4++, 3+	3++, 3+																								
Gruppe 4	1++, 4+, 1+-	5++, 1+-																								
Gruppe 5	1+, 3+-, 2-	4++, 2-																								
Gruppe 6	6++	6++																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion		2	4	8	21																					
Nach Diskussion		2	1	3	28																					
Diskussionsverlauf	Relativ unterschiedlicher Diskussionsverlauf. Drei Gruppen beschäftigten sich mit den Begriffen der Kernsätze. In zwei Gruppen waren die Standpunkte relativ breit gestreut, was sich in angeregten Diskussionen äusserte. In drei Gruppen herrschte allgemeiner Konsens.																									

Kernsatz C: Bund, Kanton und Gemeinden bauen und unterhalten sichere Infrastrukturen. Die Privatwirtschaft bietet ihre Transportleistungen auf diesen Infrastrukturen an. Das sichere Zusammenspiel lenkt der Staat.	
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diskussion um Privatisierung der Transportleistungen: Sollen wir uns an England ein Beispiel nehmen? -> Mit der Konsequenz, dass lukrative Linien gegenüber unrentablen bevorzugt werden? -> Ehemals wurden auch dort die Transportleistungen von Staatsseite her geregelt. - Diskussion über die Zukunft: Neues Verständnis -> Software als Infrastruktur Hardware + System ergibt die Infrastruktur (bsp. Strassen + Ampeln) Eine übergeordnete Plattform könnte das Funktionieren der Nutzung auf der Infrastruktur regeln. -> Plattform sollte nicht vom Staat her gelenkt werden aber in «Schweizer Hand» bleiben (lieber als Google) Problematisch ist jedoch, dass bei dieser Rollenteilung die Gefahr herrscht, dass die Infrastruktur nicht dieselbe «Geschwindigkeit» wie die «Plattform» aufweist. - Es wird angezweifelt, ob der Staat noch in der Lage ist, das Zusammenspiel zu lenken. - Die Trennung zwischen Staat und Privatwirtschaft wird zu einfach dargestellt und entspricht somit nicht der Realität. - Wenn die Privaten die Transportleistungen zur Verfügung stellen sollen, während Staat die Infrastruktur unterhält, bleibt dann der Privatwirtschaft nicht das lukrativste am Ganzen? - Dringend ein Zusammenspiel zw. privaten und staatlichen Akteuren notwendig. - Der Staat sollte sich in diesem Zusammenhang auch bei Privaten beteiligen dürfen. Er soll Einfluss nehmen können. - Grundsätzlich sollte die Trennung zwischen den Aufgaben Privater und des Staates weniger scharf vorgenommen werden. - Die Infrastruktur sollte auch durch Private gebaut und unterhalten werden können, wobei trotzdem Konsens zum ersten Satz herrscht. <p>Definitionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drei Gruppen fragen sich, als was die SBB nun gilt. Als staatlicher oder privatwirtschaftlicher Akteur? <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es herrscht Unklarheit darüber, was «Privatwirtschaft bietet ihre Transportleistungen auf diesen Infrastrukturen an» genau bedeutet.
Überflüssiges	<p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «sichere» soll gestrichen werden

Punktverteilung	Vor Diskussion		Nach Diskussion		
	Gruppe 1	1++, 3+, 2-	4++, 1-		
	Gruppe 2	1++, 5+	6+		
	Gruppe 3	1++, 2+, 2+-, 3-	1++, 3+, 3+-		
	Gruppe 4	3+, 1+-, 2-	5-, 1--		
	Gruppe 5	3+, 2+-, 1--	2+, 2-, 2--		
	Gruppe 6	3+, 1+-, 2-	5-, 1--		
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung
Vor Diskussion	1	9	6	17	3
Nach Diskussion	4	13	3	11	5
Diskussionsverlauf	Dieser relativ kontrovers formulierte Kernsatz wurde in allen Gruppen tiefgehend diskutiert. Dies äussert sich zum einen an der Breite der ursprünglichen Standpunkte und zum anderen am deutlichen Wandel vieler.				

<p>Kernsatz D: Die Menschen im Kanton Zug haben keinen Anspruch auf eine staatliche, allumfassende, zeitliche und räumliche Versorgung mit Mobilität. Wenn der Markt versagt, greift die öffentliche Hand lenkend ein und sichert ein Grundangebot.</p>	
<p>Inputs</p>	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird hinterfragt, ob die Menschen im Kanton tatsächlich keinen Anspruch auf allumfassende, zeitliche und räumliche Versorgung mit Mobilität haben. - Der zweite Satz wird auch als problematisch empfunden, denn der Staat soll von vornherein lenken. - Die Wichtigkeit des Service Public wird hervorgehoben und seine Aufrechterhaltung gefordert. - Bereitstellung des Service Public sollte nicht auf Stufe des Kantons thematisiert, sondern muss kantonsübergreifend geregelt werden. - Wie steht es um die Priorisierung? Staat vor Privatwirtschaft oder umgekehrt? - Auch hier wird der Kern der Aussage gesucht oder nicht verstanden, da die Sätze einiges an Interpretationsspielraum bieten. Bezieht sich der Kernsatz auf den ÖV oder auf den MIV? - Auch herrscht Unklarheit darüber, auf was sich das «Grundangebot» bezieht. Ist damit die Infrastruktur oder das Angebot im bspw. ÖV gemeint? <p>Definitionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Begriff «Grundangebot» ist zu unklar und bedarf einer klaren Definition, denn jeder privatwirtschaftliche Anbieter möchte «Grundangebot» sein. - Unklarheit darüber, was «allumfassend» bedeuten soll, da es in diesem Kontext eine vage Begrifflichkeit ist. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Man fragt sich, was nun die konkrete Aussage dieses Kernsatzes ist. - So wurde der Versuch zweier neuer Kernsätze gemacht: <ul style="list-style-type: none"> 1 Satz C + 1 Satz D bezüglich Infrastruktur -> <i>Bund, Kanton und Gemeinden bauen und unterhalten sichere Infrastrukturen. Die Menschen im Kanton Zug haben keinen Anspruch auf eine staatliche, allumfassende, zeitliche und räumliche Versorgung mit Mobilität.</i> 2. Satz C + 3. Satz C + 2. Satz D bezüglich Transport -> <i>Die Privatwirtschaft bietet ihre Transportleistungen auf diesen Infrastrukturen an. Das sichere Zusammenspiel lenkt der Staat. Wenn der Markt versagt, greift die öffentliche Hand lenkend ein und sichert ein Grundangebot.</i> - «allumfassend» soll vor «Anspruch» platziert werden. -> Demnach würde ein Anspruch auf Versorgung mit Mobilität bestehen, dieser Anspruch wäre jedoch nicht allumfassend.

Überflüssiges	- Kernsatz D widerspricht Kernsatz A				
Punktverteilung			Vor Diskussion	Nach Diskussion	
	Gruppe 1	1++, 1+, 1+-, 3-		2++, 1+-, 1-	
	Gruppe 2	2++, 2+, 2+-		1++, 4+, 1+-	
	Gruppe 3	3+-, 3-, 1--		1+, 2+-, 3-, 1--	
	Gruppe 4	2++, 2+, 2+-		4+, 2+-	
	Gruppe 5	1+, 3+-, 2-		1++, 5+-	
	Gruppe 6	2+, 1+-, 3-		E: 4-, 2--	
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung
Vor Diskussion	1	11	12	8	5
Nach Diskussion	3	8	11	9	4
Diskussionsverlauf	Dieser Kernsatz hat zu ausgedehnten Diskussionen geführt. Dies zeigt sich zum einen an der starken Streuung der Standpunkte zu Beginn und an der teilweise doch signifikanten Änderung der Standpunkte zum Schluss.				

Kernsatz E: Mobilität hat einen Preis. Dieser hält sich an den Grundsatz «pay as use». Alle bezahlen ihre individuelle Mobilität. Die öffentliche Hand lenkt durch Anreize und nicht durch Verbote.																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wenn «alle bezahlen», dann sollte man sich auch überlegen, ob auch der Langsamverkehr zur Kasse gebeten werden sollte - Die Idee einer gratis ÖV darf nicht bereits zum jetzigen Zeitpunkt verworfen werden. - Ein reiner «pay as use» Ansatz funktioniert nicht. Ganz ohne Subventionen geht es nicht und wird somit auch gefordert. Dabei ist unklar, was genau subventioniert werden soll. - Das Beispiel Roche zeigt, dass Anreize tatsächlich funktionieren können. - Ansätze wie «Road Pricing» und «Dynamic Pricing» sollten geprüft werden. - Was ist dieser Preis? Welche Kosten entstehen dabei und wer trägt diese? Es besteht die Idee einer allfälligen Vollkostenrechnung. - Die Kostenwahrheit ist gegenwärtig nicht gegeben. Weder im Bereich ÖV noch im MIV. Jedoch wird auch hinterfragt, ob die individuelle Mobilität überhaupt alle Kosten decken muss. - Wer muss gewährleisten, dass der Kostenwahrheit Rechnung getragen wird? Sind es beispielsweise im ÖV die Transportunternehmen oder doch die einzelnen Nutzer? <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Konkretisierung des Begriffes «Anreize» ist notwendig. - Teilweises Einverständnis mit dem 1. und 4. Satz, wobei der 2. Mit dem 4. kombiniert werden soll: -> <i>Dieser hält sich an den Grundsatz «pay as use». Die öffentliche Hand lenkt durch Anreize und nicht durch Verbote.</i> 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>2++, 2+, 2+-</td> <td>2++, 3+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>4+, 2+-</td> <td>4+, 2+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>6+, 1-</td> <td>5+, 2+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>2++, 2+, 2-</td> <td>2++, 1+, 1+-, 2-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>3+, 1+-, 2--</td> <td>2+, 4+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>5+, 1+-</td> <td>1+, 2+-, 4-</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	2++, 2+, 2+-	2++, 3+	Gruppe 2	4+, 2+-	4+, 2+-	Gruppe 3	6+, 1-	5+, 2+-	Gruppe 4	2++, 2+, 2-	2++, 1+, 1+-, 2-	Gruppe 5	3+, 1+-, 2--	2+, 4+-	Gruppe 6	5+, 1+-	1+, 2+-, 4-
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	2++, 2+, 2+-	2++, 3+																								
Gruppe 2	4+, 2+-	4+, 2+-																								
Gruppe 3	6+, 1-	5+, 2+-																								
Gruppe 4	2++, 2+, 2-	2++, 1+, 1+-, 2-																								
Gruppe 5	3+, 1+-, 2--	2+, 4+-																								
Gruppe 6	5+, 1+-	1+, 2+-, 4-																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion	2	3	6	22	4																					
Nach Diskussion		6	11	16	4																					
Diskussionsverlauf	Der Kernsatz wurde vertieft diskutiert. Dabei wurde das Augenmerk vor allem auf die Kostenfrage gelegt. Insbesondere erwähnenswert ist auch, dass das Thema gratis ÖV mehrmals diskutiert wurde.																									

Kernsatz F: Unsere zukünftige Mobilität verbraucht wenig Flächen und Ressourcen. Sie minimiert die negativen Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. Die Sicherheit spielt bei allen Verkehrsarten eine zentrale Rolle. Raum und Verkehr sind aufeinander abzustimmen, auch über die Kantonsgrenzen hinaus.																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da die Fläche begrenzt ist stellt sich die Frage, wie eine steigende Mobilität, resultierend aus dem Bevölkerungswachstum und dem steigenden Arbeitsplatzbedarf, umgesetzt werden kann. Entweder muss die Flächeneffizienz gesteigert werden oder es müssen neue Gefässe geschaffen werden (Luft, Untergrund). Somit könnte in Betracht gezogen werden, Fläche neu auch dreidimensional zu denken. - Ansätze müssen geprüft werden, um Mobilität möglichst zu vermeiden. - Die Bewältigung der Spitzenzeiten soll Aufgabe des Staates sein. - Wir leben in einer «Autowelt». Demnach ist eine Umstellung nicht als Schnitt zu verstehen, sondern als langwieriger Prozess welcher sich über Jahrzehnte ziehen kann. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allenfalls «Effizienz» statt «Sicherheit». - «Die Sicherheit spielt bei allen Verkehrsarten eine zentrale Rolle». Dieser Satz wird in seinem Aussagegehalt angezweifelt. - Der Begriff «Ressourcen» ist zu undeutlich - Fraglich, ob minimieren die richtige Begrifflichkeit ist. Allenfalls reduzieren? - Der letzte Satz sollte mehr zur Geltung kommen. -> Allenfalls könnte man daraus einen neuen Kernsatz formulieren. 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>1++, 4+, 1+-</td> <td>5+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>2++, 4+</td> <td>1++, 5+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>2++, 5+</td> <td>7+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>1++, 3+, 2 +-</td> <td>3+, 2+-, 1-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>4+, 2+-</td> <td>3+, 3+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>4+, 1+-, 1-</td> <td>6+</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	1++, 4+, 1+-	5+	Gruppe 2	2++, 4+	1++, 5+	Gruppe 3	2++, 5+	7+	Gruppe 4	1++, 3+, 2 +-	3+, 2+-, 1-	Gruppe 5	4+, 2+-	3+, 3+-	Gruppe 6	4+, 1+-, 1-	6+
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	1++, 4+, 1+-	5+																								
Gruppe 2	2++, 4+	1++, 5+																								
Gruppe 3	2++, 5+	7+																								
Gruppe 4	1++, 3+, 2 +-	3+, 2+-, 1-																								
Gruppe 5	4+, 2+-	3+, 3+-																								
Gruppe 6	4+, 1+-, 1-	6+																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ - Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion		1	6	24	6																					
Nach Diskussion		1	5	29	1																					
Diskussionsverlauf	Dieser Kernsatz wurde wiederum weniger kontrovers diskutiert. Der Begriff der «Ressourcen» scheint zu wenig präzise gefasst zu sein. Ausserdem wird hervorgehoben, dass auch die Effizienz auf bestehenden Gefässen gesteigert werden soll. Schlussendlich wird auch beanstandet, dass der Kernsatz zu viele Aspekte umfasst und somit eher in zwei Teile gebrochen werden sollte.																									

Weitere Überlegungen zu allen Kernsätzen:

- Die Auswirkungen der zweiten Röhre des Zimmerbergtunnels sollen unbedingt berücksichtigt werden.
 - > könnte allenfalls als Rückgrat des Mobilitätskonzeptes fungieren
- Die Bevölkerung soll über das Funktionieren und die Organisation des Verkehrs (insbesondere ÖV) informiert und dafür sensibilisiert werden.
- Direktere Verbindungen bedeuten kürzere Wartezeiten. Wie dieser Umstand ausgeprägt ist, hat Auswirkungen auf die Bereitschaft, auf den ÖV umzusteigen.
- Viele «Blabla-Sätze», welche wenig konkreten Bezug aufweisen und somit auch viel Spielraum für Interpretationen lassen.
- Ständige Frage der Priorisierung, beziehungsweise Unklarheit darüber, ob und wo eine Priorisierung eingeführt werden sollte. Dies hat bereits damit begonnen, dass sich einige Teilnehmer die Frage stellten, ob die Kernsätze hierarchisch aufeinanderfolgen sind.

3. Workshop vom 4. März 2020: Organisationen, Firmen, Bund und Kantone

Kernsatz A: Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ist Voraussetzung für die Teilnahme jedes einzelnen am sozialen und wirtschaftlichen Leben. Unsere heutigen Lebensformen brauchen Mobilität und die Wirtschaft fordert eine gute Erreichbarkeit.																							
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es herrscht grundsätzlich ein Verständnis von Mobilität als Grundrecht vor. - Es gibt kein eigentliches Bedürfnis, sondern externe Zwänge, welche Mobilität verursachen (zwei Gruppen). Es ist somit kein Wollen. Dabei lassen sich beispielsweise die Freizeit und Beruf als solche Zwänge identifizieren. Somit ist Mobilität kein intrinsisches Bedürfnis wie Schlafen und Essen. - Somit gibt es unterschiedliche Auslöser von Mobilität. - Es wurde argumentiert, dass das Mobilitätsbedürfnis in Zukunft abnehmen wird, da virtuelle Räume ständig zunehmen. Dies wurde in den Diskussionen dann verworfen. - In diesem Kernsatz kommt ein Verständnis von Mobilität als «Naturgesetz» zur Geltung. Dabei stellt sich die Frage, ob hier Mobilität nicht einfach als gegeben wahrgenommen wird und ob sie tatsächlich ein grundsätzliches Bedürfnis ist. Demnach könnte Mobilität auch nur als Werkzeug verstanden werden, um tatsächliche Grundbedürfnisse (bsp. soziale Kontakt) zu befriedigen. - Falls es sich um ein Bedürfnis handelt, dann gilt es auch festzuhalten, dass sich Bedürfnisse laufend verändern und auch gesteuert werden können. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dieser Satz wird als eine Feststellung verstanden und ist somit als Kernsatz überflüssig. - Was geschieht mit Warentransporten usw. Wir sprechen hier nur von Mobilität, welche Personen verursachen, was geschieht jedoch mit der Logistik usw.? 																						
Überflüssiges	<p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Begriff «Heutige» wird angezweifelt. Schliesslich geht es im Mobilitätskonzept darum, die zukünftige Entwicklung der Mobilität zu erfassen. 																						
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>3++, 2+, 2-</td> <td>5++, 1+, 1-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>2++, 8+</td> <td>1++, 9+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>2++, 4+, 2+-</td> <td>1++, 3+, 1+-, 3-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>1++, 4+, 2+-, 1-</td> <td>5+, 3-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>1++, 5+, 2-</td> <td>3+, 3+-, 2-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>7+, 1+-</td> <td>7+, 1-</td> </tr> </tbody> </table>			Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	3++, 2+, 2-	5++, 1+, 1-	Gruppe 2	2++, 8+	1++, 9+	Gruppe 3	2++, 4+, 2+-	1++, 3+, 1+-, 3-	Gruppe 4	1++, 4+, 2+-, 1-	5+, 3-	Gruppe 5	1++, 5+, 2-	3+, 3+-, 2-	Gruppe 6	7+, 1+-	7+, 1-
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																					
Gruppe 1	3++, 2+, 2-	5++, 1+, 1-																					
Gruppe 2	2++, 8+	1++, 9+																					
Gruppe 3	2++, 4+, 2+-	1++, 3+, 1+-, 3-																					
Gruppe 4	1++, 4+, 2+-, 1-	5+, 3-																					
Gruppe 5	1++, 5+, 2-	3+, 3+-, 2-																					
Gruppe 6	7+, 1+-	7+, 1-																					

Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung
Vor Diskussion		5	5	30	9
Nach Diskussion		10	4	28	7
Diskussionsverlauf	Wurde in einzelnen Gruppen bereits tiefgehend diskutiert, da das Verständnis von Mobilität als Grundbedürfnis nicht einfach so akzeptiert wird. Demnach gibt es auch einige unterschiedliche Standpunkte, welche sich teilweise nach den Diskussionen auch verhärtet haben. Andererseits gab es auch Gruppen wo wenig diskutiert wurde und auch ein starker Konsens herrschte.				

Kernsatz B: Im Kanton Zug bewegen sich die Menschen selbständig, eigenverantwortlich und leben ihre Mobilität multimodal (mal Bahn, mal Velo, mal Bus, mal Auto, mal Trotti).																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dieser Kernsatz entspricht einem Ideal und widerspiegelt somit nicht die Realität. - Multimodalität kann als Ideal interpretiert werden. Schliesslich sind die Menschen bei der Wahl der Mobilitätsart nicht immer frei. Es könnte eine Preis- oder Zeitfrage sein. -> Multimodalität ist zwar im Kommen, wird jedoch auch von persönlichen Präferenzen beeinflusst (Trägheit oder siehe oben). Somit ist es auch immer eine Frage von Anreizen. - Multimodalität wird vom Staat ermöglicht. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «multimodal» sollte allenfalls durch «intermodal» ersetzt werden. - «Zu Fuss» sollte gemäss mehreren Gruppen unbedingt Erwähnung im Kernsatz finden. - «Über die Kantons Grenzen hinaus » aus dem Kernsatz F gehört hier hin. - Ergänzung durch «und bezahlen ihre Mobilität». - Unsicherheit darüber, was «eigenverantwortlich» genau bedeutet - Ergänzung durch den ersten Satz von F «Unsere zukünftige Mobilität verbraucht wenig Flächen und Ressourcen». - «Eigenverantwortlich» gilt es zu streichen, da es staatliche Akteure von der Pflicht befreit, etwas zu unternehmen. 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>1++, 6+</td> <td>3++, 4+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>2++, 8+</td> <td>10+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>2++, 4+, 1+-, 1-</td> <td>7+, 1-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>4+, 4-</td> <td>5+, 3-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>8+</td> <td>4+, 1+-, 3-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>1++, 4+, 1+-, 2-</td> <td>8+</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	1++, 6+	3++, 4+	Gruppe 2	2++, 8+	10+	Gruppe 3	2++, 4+, 1+-, 1-	7+, 1-	Gruppe 4	4+, 4-	5+, 3-	Gruppe 5	8+	4+, 1+-, 3-	Gruppe 6	1++, 4+, 1+-, 2-	8+
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	1++, 6+	3++, 4+																								
Gruppe 2	2++, 8+	10+																								
Gruppe 3	2++, 4+, 1+-, 1-	7+, 1-																								
Gruppe 4	4+, 4-	5+, 3-																								
Gruppe 5	8+	4+, 1+-, 3-																								
Gruppe 6	1++, 4+, 1+-, 2-	8+																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion		7	2	34	6																					
Nach Diskussion		7	1	38	3																					
Diskussionsverlauf	Auch hier bereits tiefgehende Diskussionen. Teilweise wird die freie Wahl und die daraus resultierende Multimodalität angezweifelt. Jedoch bei einer Gruppe auch starker Konsens und daher auch wenige Diskussionen.																									

<p>Kernsatz C: Bund, Kanton und Gemeinden bauen und unterhalten sichere Infrastrukturen. Die Privatwirtschaft bietet ihre Transportleistungen auf diesen Infrastrukturen an. Das sichere Zusammenspiel lenkt der Staat.</p>	
<p>Inputs</p>	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch hier wird die scharfe Trennung von Staat und Privatwirtschaft hinterfragt, beziehungsweise es wird festgehalten, dass daher gar keine klare Rollenverteilung möglich sei. Demnach ist es auch fraglich, ob nur staatliche Akteure für die Zurverfügungstellung von Infrastrukturen zuständig sein sollen, oder ob das nicht auch von Privaten übernommen werden kann. - Die Planung wird im Kernsatz nicht erwähnt. Diese sollte unbedingt beachtet werden. - Es wird hinterfragt, ob diese klare Rollenteilung tatsächlich erreicht werden kann. - Es herrschen grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Rollenverteilung. Somit könnte es auch für Private möglich sein, Infrastrukturen bereit zu stellen. Jedoch sollen staatliche oder staatsnahe Betriebe auch nicht einfach in private Hände gelangen. -> Somit sollen die Aufgaben an beide verteilt werden können, wobei dieses Thema auch innerhalb der Gruppe starke Kontroversen ausgelöst hatte. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Begriff «plant» anstatt «baut» muss in diesen Kernsatz integriert werden. - Anstatt «lenkt der Staat» sollte es «plant und reguliert» heissen. - Wird teilweise als komischer Satz wahrgenommen, wobei das Ziel der Aussage unklar ist. - «planen» muss mit einbezogen werden. - Bei der Begrifflichkeit «sicher» sollte man vorsichtig sein, da diese weitreichende Konsequenzen nach sich ziehen würde (bsp. bei Stau müsste dieser vom Kanton aufgehoben werden, da es sich um ein Sicherheitsrisiko handelt). Daher den Begriff überdenken. - Ergänzung von «das sichere Zusammenspiel» plant, reguliert und «lenkt der Staat». - Statt «das sichere Zusammenspiel» sollte «das funktionierende Zusammenspiel» stehen. - Statt «das sichere Zusammenspiel» sollte «das gerechte (oder effiziente) Zusammenspiel» stehen. - In einer Gruppe herrschte starker Konsens, dass der Satz «Das sichere Zusammenspiel lenkt der Staat» zugunsten von «der Staat regelt die Nutzung» geändert werden sollte. So können Faktoren wie beispielsweise Effizienz aber auch die hier erwähnte Sicherheit in den Kernsatz mit einbezogen werden.

Punktverteilung	Vor Diskussion		Nach Diskussion		
	Gruppe 1	2+, 2+-, 3-	7+		
	Gruppe 2	1++, 7+, 1+-, 1 --	9+, 1-		
	Gruppe 3	1++, 7+	8+		
	Gruppe 4	7+	7+		
	Gruppe 5	3+, 2+-, 2-, 1--	3+, 4-, 1--		
	Gruppe 6	4+, 1+-, 3-	3+, 3+-, 2-		
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung
Vor Diskussion	2	8	6	30	2
Nach Diskussion	1	7	3	37	
Diskussionsver- lauf	In zwei Gruppen herrschte relativ starker Konsens. Bei den anderen wurden dagegen tiefgehende Grundsatzdiskussionen bezüglich der Rollenverteilung, der Trennung zwischen Staat und Privaten und somit auch der Formulierung des Kernsatzes geführt.				

Kernsatz D: Die Menschen im Kanton Zug haben keinen Anspruch auf eine staatliche, allumfassende, zeitliche und räumliche Versorgung mit Mobilität. Wenn der Markt versagt, greift die öffentliche Hand lenkend ein und sichert ein Grundangebot.																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist eine ganzheitliche Konzeption notwendig. - Da der «Markt» nicht konsolidiert ist (mit Ausnahme SBB, ZVB) ist es unklar, wer oder was dieser Markt ist. <p>Definitionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wenn wir von «Versorgung» sprechen, ist damit Erreichbarkeit gemeint oder ob es genügend Plätze im ÖV hat? Diesbezüglich herrschen Unklarheiten. - Unklarheiten beim Begriff «allumfassende». Es fehlen Qualitätslevel <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Statt «allumfassende ... Versorgung» besser «umfassende ... Versorgung» - Eventuell mit einbeziehen: «...Anspruch auf eine staatliche, qualitätsvolle, kombinierte, ...». Insbesondere wenn es sich ergeben würde, dass es «einen Anspruch» gibt. - Allenfalls sollte «öffentliche Hand» durch «Staat» ersetzt werden um Klarheit zu schaffen. 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>5++, 2+</td> <td>7++</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>1+, 3+-, 4-, 2--</td> <td>2+, 5+-, 3-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>1++, 2+, 5-</td> <td>2++, 3+, 4-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>1++, 6+, 1-</td> <td>1++, 7+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>7+, 1+-</td> <td>7+, 1+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>1++, 5+, 2-</td> <td>1++, 3+, 2+-, 1-</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	5++, 2+	7++	Gruppe 2	1+, 3+-, 4-, 2--	2+, 5+-, 3-	Gruppe 3	1++, 2+, 5-	2++, 3+, 4-	Gruppe 4	1++, 6+, 1-	1++, 7+	Gruppe 5	7+, 1+-	7+, 1+-	Gruppe 6	1++, 5+, 2-	1++, 3+, 2+-, 1-
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	5++, 2+	7++																								
Gruppe 2	1+, 3+-, 4-, 2--	2+, 5+-, 3-																								
Gruppe 3	1++, 2+, 5-	2++, 3+, 4-																								
Gruppe 4	1++, 6+, 1-	1++, 7+																								
Gruppe 5	7+, 1+-	7+, 1+-																								
Gruppe 6	1++, 5+, 2-	1++, 3+, 2+-, 1-																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion	2	12	6	21	8																					
Nach Diskussion		8	11	19	11																					
Diskussionsverlauf	Eine Gruppe akzeptiert den Kernsatz praktisch gegenstandslos. In den anderen entbrannten dagegen teils tiefgehende Diskussionen. In einer Gruppe wurde die Grundsatzdiskussion geführt, ob denn überhaupt ein Anspruch auf Mobilität bestehen kann und wie dieser allenfalls gesetzlich geregelt sein könnte.																									

Kernsatz E: Mobilität hat einen Preis. Dieser hält sich an den Grundsatz «pay as use». Alle bezahlen ihre individuelle Mobilität. Die öffentliche Hand lenkt durch Anreize und nicht durch Verbote.																							
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dieser Kernsatz ist eng an den Kernsatz D gekoppelt. - Betreffend der Kostenfrage wird unbedingt Transparenz gefordert. - Eine Grundmobilität muss gewährleistet sein -> Begriff der Sozialmobilität: Nicht in allen Fällen ist man direkt dafür verantwortlich, wie und welche Art und Ausmass an Mobilität notwendig ist. Teilweise ist Mobilität eine direkte Folge des sozialen Milieus (der sozialen Schicht). Jemand im Schichtbetrieb hat ein anderes Mobilitätsbedürfnis als jemand im Management. - Was ist der Preis, wer bezahlt diesen und wie setzt sich dieser zusammen? Werden externe Kosten mit einbezogen und wer definiert diese Kosten? - Das Gesamtsystem sollte subventioniert werden. - Wenn alle ihre individuelle Mobilität bezahlen, sollte das nicht auch auf Velo und Fussgänger zutreffen? Ist dann aber der «pay as us» Ansatz tatsächlich anwendbar? - Das Modell Luxemburg sollte genauer überdacht werden. Schliesslich ist da das Angebot nicht gratis, sondern wird anders finanziert. - Zieldefinition ist unklar. Wenn es darum geht, Spitzen zu brechen, dann ist die Lenkung durch Anreize sinnvoll. Geht es um Geldbeschaffung, dann macht dies keinen Sinn. - Zwei Gruppen sind der Ansicht, dass es nicht nur Anreize sondern auch Verbote braucht. Somit bedarf es einer Kombination von Anreizen und Verboten. - Gratis ÖV soll nicht aus Diskussion entfallen, aber vielleicht wird so ein Fehlanreiz geschaffen. Es könnte zu einem schlechten Service oder schlicht zu mehr Verkehr führen. - Wenn der Grundsatz «pay as use» gilt, sind dann die Kosten tatsächlich fair verteilt? Was geschieht mit Menschen, welche eine Beeinträchtigung haben? Soll somit eine reisende Person, welche eine Behinderung hat, mehr bezahlen, da der Zugang zum Verkehr auch mehr kostet (bsp. behindertengerecht). <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Begriff der Sozialmobilität muss Eingang in den Kernsatz finden. - Einverständnis mit «Mobilität hat einen Preis» (zwei Gruppen) 																						
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>5++, 2+</td> <td>1++, 6+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>2++, 6+, 1-, 1--</td> <td>1++, 3+ 3+-, 2-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>6+, 1-, 1--</td> <td>5+, 4-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>5+, 3-</td> <td>3+, 5-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>6+, 1+-, 1--</td> <td>4+, 3+-, 1--</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>1++, 3+, 1+-, 3-</td> <td>1++, 4+, 3-</td> </tr> </tbody> </table>			Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	5++, 2+	1++, 6+	Gruppe 2	2++, 6+, 1-, 1--	1++, 3+ 3+-, 2-	Gruppe 3	6+, 1-, 1--	5+, 4-	Gruppe 4	5+, 3-	3+, 5-	Gruppe 5	6+, 1+-, 1--	4+, 3+-, 1--	Gruppe 6	1++, 3+, 1+-, 3-	1++, 4+, 3-
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																					
Gruppe 1	5++, 2+	1++, 6+																					
Gruppe 2	2++, 6+, 1-, 1--	1++, 3+ 3+-, 2-																					
Gruppe 3	6+, 1-, 1--	5+, 4-																					
Gruppe 4	5+, 3-	3+, 5-																					
Gruppe 5	6+, 1+-, 1--	4+, 3+-, 1--																					
Gruppe 6	1++, 3+, 1+-, 3-	1++, 4+, 3-																					

	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung
Alle Gruppen					
Vor Diskussion	3	8	2	28	8
Nach Diskussion	1	14	6	25	3
Diskussionsverlauf	Grundsätzlicher Konsens, dass Mobilität einen Preis hat. Wobei die Preisfrage in den meisten Gruppen Diskussionsstoff bot. In diesem Zusammenhang ist auch das Beispiel Luxemburg genannt worden, wie auch wer welchen Preis zu bezahlen hätte (Thema ungleichlange Spiesse. Ebenfalls wurde häufig thematisiert, dass es zusätzlich zu Anreizen auch Verbote braucht.				

Kernsatz F: Unsere zukünftige Mobilität verbraucht wenig Flächen und Ressourcen. Sie minimiert die negativen Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. Die Sicherheit spielt bei allen Verkehrsarten eine zentrale Rolle. Raum und Verkehr sind aufeinander abzustimmen, auch über die Kantonsgrenzen hinaus.																										
Inputs	<p>Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dieser Kernsatz enthält ausnahmslos wichtige Aussagen, deren Verknüpfung jedoch so keinen wirklichen Sinn macht. - Der erste Satz beisst sich mit dem «Trend», Verkehrsflächen zu entflechten um jedem Verkehrsteilnehmer einen eigenen Platz zu bieten. - Es wird nirgends erwähnt, dass man auch die individuelle Mobilität einschränken könnte. <p>Formulierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «über die Kantonsgrenzen hinaus» soll im Kernsatz B integriert werden - Ein Sammelsurium wichtiger Aussagen, welche jedoch so unverständlich sind. Lieber sollen daraus mehrere Kernsätze formuliert werden. - Dieser Kernsatz ist unübersichtlich und schwer verständlich, da er zu viele Aussagen beinhaltet (teilweise auch Widersprüche). - Der letzte Satz sollte lieber in einem eigenen Kernsatz formuliert werden. - Aus «Die Sicherheit spielt ... die Kantonsgrenzen hinaus.» sollte als eigener Kernsatz formuliert werden. Dabei sollte auch definiert sein, wie sich die Zuger Strategien mit nationalen, überregionalen Strategien und Ansätzen verträgt. Der Kanton Zug soll keinen Alleingang wagen. - Evtl. 3V-Methode als Kernsatz (Siehe weitere Überlegungen für Hintergrund) 																									
Punktverteilung	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vor Diskussion</th> <th>Nach Diskussion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gruppe 1</td> <td>3++, 3+, 1+-</td> <td>1++, 3+, 1+-, 2-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 2</td> <td>3++, 6+, 1-</td> <td>6+, 4+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 3</td> <td>2++, 2+, 1+-</td> <td>7+, 1-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 4</td> <td>1++, 7+</td> <td>1++, 7+</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 5</td> <td>1++, 6+, 1+-</td> <td>7+, 1+-</td> </tr> <tr> <td>Gruppe 6</td> <td>7+, 1-</td> <td>1++, 5+, 2-</td> </tr> </tbody> </table>						Vor Diskussion	Nach Diskussion	Gruppe 1	3++, 3+, 1+-	1++, 3+, 1+-, 2-	Gruppe 2	3++, 6+, 1-	6+, 4+-	Gruppe 3	2++, 2+, 1+-	7+, 1-	Gruppe 4	1++, 7+	1++, 7+	Gruppe 5	1++, 6+, 1+-	7+, 1+-	Gruppe 6	7+, 1-	1++, 5+, 2-
	Vor Diskussion	Nach Diskussion																								
Gruppe 1	3++, 3+, 1+-	1++, 3+, 1+-, 2-																								
Gruppe 2	3++, 6+, 1-	6+, 4+-																								
Gruppe 3	2++, 2+, 1+-	7+, 1-																								
Gruppe 4	1++, 7+	1++, 7+																								
Gruppe 5	1++, 6+, 1+-	7+, 1+-																								
Gruppe 6	7+, 1-	1++, 5+, 2-																								
Alle Gruppen	-- Totale Ablehnung	- Ablehnung	+ Neutralität	+ Zustimmung	++ Totale Zustimmung																					
Vor Diskussion		5	3	24	9																					
Nach Diskussion		5	6	28	2																					
Diskussionsverlauf	Grundsätzlich wurden konstruktive Diskussionen geführt. Ausser bei zwei Gruppen wurde viel diskutiert. Es wurden auch die Schwachpunkte thematisiert (Entflechtung – Flächenverbrauch reduzieren). Grundsätzlich wird der Kernsatz als wichtig empfunden, wobei der Umfang als zu gross eingeschätzt wurde (mehr als ein Kernsatz).																									

Weitere Überlegungen zu allen Kernsätzen:

- Bezüglich der Planung wird in allen Kernsätzen nichts erwähnt.
 - > Es wäre vielleicht notwendig, bezüglich der Finanzierung konkretere Aussagen zu machen.
- Im Allgemeinen herrscht Unklarheit, auf welcher Aussageebene sich die Kernsätze befinden. Sind es Zielformulierungen? Oder gar Weisungen? Oder doch eher Statements oder Idealvorstellungen?
- Es sollte auch vermehrt diskutiert werden, dass man auch Mobilität verhindern, reduzieren kann. So beispielsweise durch Ansätze, welche Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort fördern (Bsp. V-Zug). Insbesondere die neuen Kommunikationsmittel bieten da ein grosses Potential.
- Kernsätze werden als nicht greifbar und zu wenig konkret wahrgenommen. Daher ist der Ansatz mit Kernsätzen der falsche Weg. Stattdessen sollten Zielsysteme definiert werden (bsp. 3V-Methode).
- Weiter wichtige Fragen beziehen sich darauf, wie es bei der allfälligen Umsetzung um die Finanzierung steht und wer die Planung übernimmt.
- Es ist unklar, was mit dem Warenverkehr im Mobilitätskonzept geschieht. Unter Umständen bedürfen diese eigener Kernsätze.
- Der Kanton Zug könnte zu klein sein, um ein eigenes Mobilitätskonzept sinnvoll zu platzieren.
- Es fehlt der Bezug zur Siedlungsentwicklung
- Auch ist es dringend notwendig, für Umweltziele messbare Werte zu definieren, anstatt nur abstrakte Statements zu formulieren.