

Richtplananpassung Mobilitätskonzept G 7 Kernsätze zur Mobilität					20.12.2022
Laufnr.	Eingabe von	Eingabegruppe	Thema / Kapitel	Zustimmung	Antrag / Begründung
60	Bund (ARE)	0_Bund	allg	ja, aber	<p>Aus Sicht Bund sind die geplanten Anpassungen im Bereich Mobilität grösstenteils nachvollziehbar und übersichtlich. Die Kernsätze und Handlungen knüpfen am aktuellen (politischen) Diskurs zum Thema Mobilität an. Der Bund unterstützt insbesondere die Absicht, den Kanton Zug hin zu einer multimodalen, flächen- und energieeffizienten sowie verursachergerechten Mobilität zu entwickeln. Ebenfalls unterstützt der Bund die Grundsätze des Kantons, die Infrastrukturen für die Mobilität und die Entwicklung der Siedlungen aufeinander abzustimmen sowie die Chancen der Digitalisierung zu nutzen.</p> <p>Im Mobilitätskonzept vermisst der Bund hingegen Angaben zur CO<sup>2</sup>-Reduktion. Die langfristige Klimastrategie des Bundes sieht vor, bis 2050 das «Netto-Null-Ziel» zu erreichen. Der Landverkehr leistet dazu einen wichtigen Beitrag, indem er bis 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr verursachen soll.</p> <p>Das ARE weist zudem darauf hin, dass ein Parkraummanagement ein wirkungsvolles Instrument zur Steuerung der MIV-Nachfrage ist. Das Mobilitätskonzept Zug resp. der Richtplan Zug enthält jedoch keinen Grundsatz zur Förderung entsprechender Massnahmen.</p>
41	Baar	1_Gemeinden	allg	ja, aber	Die Gemeinde Baar begrüsst, dass ein kantonales Mobilitätskonzept ausgearbeitet wurde und nun im Richtplan dessen Inhalte aufgenommen werden. Der Stellenwert der Karte des Mobilitätskonzeptes sowie des Berichts ist nicht genauer umschrieben und somit der Gemeinde Baar nicht klar. Zudem ist hier zu erwähnen, dass für das Mobilitätskonzept keine Vernehmlassung durch die Gemeinden erfolgte. Aus raumplanungsrechtlicher Sicht ist gegen das Mobilitätskonzept und die daraus abgeleiteten Richtplananpassungen (Kernsätze/Handlungen) grundsätzlich nichts einzuwenden. Die Formulierung der Kernsätze ist teilweise jedoch sehr allgemein gehalten, wobei ein grosser Interpretationsspielraum verbleibt. Einzelne Handlungen greifen zudem in die Gemeindeautonomie ein.
44	Menzingen	1_Gemeinden	allg	ja	Die Aufnahme des Mobilitätskonzept im Richtplan wird begrüsst.
38	Risch	1_Gemeinden	allg	ja	<p>Die Stossrichtungen der Kernsätze für das Mobilitätskonzept werden sehr begrüsst, denn diese bestärken auch die Bestrebungen der Gemeinde Risch. Sie sieht die Zukunft der Mobilität ebenfalls multimodal und fördert entsprechend die Vielfalt der Mobilität innerhalb der Gemeinde.</p> <p>So hat die Gemeinde Risch im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements (KMM) für die kommenden Jahre auch die notwendigen Ressourcen geschaffen. Aufgrund des schnellen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in Rotkreuz sieht sich die Gemeinde Risch verpflichtet, problematische Verkehrsentwicklungen in der Zukunft zu vermeiden. Die Gemeinde unterstützt deshalb die Bestrebungen des Kantons, die Verkehrsentwicklung durch Vorgaben eines Mobilitätskonzeptes zu lenken.</p>
38	Risch	1_Gemeinden	allg	ja, aber	Das Thema der Parkierung wird im Rahmen der Mobilitätshubs zwar aufgegriffen, erlangt aber nicht die notwendige Beachtung und Auseinandersetzung.
21	Steinhausen	1_Gemeinden	allg	ja, aber	Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes und die Festsetzung im kantonalen Richtplan wird begrüsst. Inhaltlich kann und wird das Konzept kontrovers diskutiert. Grundsätzlich sind die Stossrichtungen nachvollziehbar und zu begrüssen. Zu bedauern ist jedoch der Zeitpunkt. Die Gemeinden haben mit ihren Ortsplanungsrevisionen bereits gestartet. Die Gemeinde Steinhausen hat beispielsweise ihre Räumliche Strategie 2040 sowie das Verkehrskonzept bereits verabschiedet. Immerhin stehen die beiden Konzepte nicht im Widerspruch.
2	Walchwil	1_Gemeinden	allg	ja	Die zukunftsgerichtete, offene Haltung gegenüber möglicher Technologien und die massvolle Lenkung des Mobilitätsverhaltens im Kanton Zug wird begrüsst. Mobility Pricing ergibt neue Möglichkeiten für die verursachergerechte Finanzierung von Infrastrukturen. Diese darf jedoch zu keiner sozialen Ungerechtigkeit gegenüber zeitlich unflexiblen Mobilitätsteilnehmern führen. Mobilitätshubs und Umsteigebahnhöfe werden helfen, den MIV nicht bis in die Städte führen zu müssen. Die Angebote müssen für die einzelnen Mobilitätsteilnehmer finanziell tragbar sein.
48	ALG	2_Parteien	allg	nein	<p>Antrag: Die Alternativen - die Grünen Kanton Zug beantragen, dass das Mobilitätskonzept (Kapitel G und M) von der restlichen Richtplananpassung (Kapitel S 2, S 4 und S 9) getrennt wird. Nur so ist gewährleistet, dass der Regierungsrat genügend Zeit für substantielle Anpassungen im Bereich des Mobilitätskonzeptes vornehmen kann und die unbestrittenen Kapitel nicht unnötig verzögert werden. Zudem ist nicht verständlich, wie mit einer Anpassung im Bereich Bildung und einem Mobilitätskonzept die notwendige Einheit der Materie gegeben sein kann.</p> <p>Allgemeine Bemerkungen Während drei Kapitel der vorliegenden Richtplananpassung eher unbestritten sind, wartet die Zuger Bevölkerung auf das kantonale Mobilitätskonzept seit mehreren Jahren. Bereits bei der letzten grossen Revision 2018, als der Zuger Kantonsrat sich für eines vom Bund verlangte Wachstumsszenario entschied (Vorlage 2794), hätten Fragen zur Mobilität stärker mitberücksichtigt werden müssen. Die Alternativen - die Grünen machten schon 2018 darauf aufmerksam, dass das von der Mehrheit gewählte mittlere Szenario in Bezug auf das Bevölkerungswachstum, mit rund 25'000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern, einen massiven Druck auf die Umwelt und die Infrastruktur auslösen wird. Auch weitere Bereiche wie etwa die Bildung und das Soziale sind stark davon tangiert.</p> <p>Damit dieser Druck auf die Zuger Infrastrukturen und unser Verkehrssystem nicht zu Ungunsten der Natur und der Menschen von statten geht, braucht es im Bereich der Mobilität ein klares Konzept mit einem klaren Fokus: Weg von der platzbrauchenden, lärmigen und emissionsfördernden Strasse, hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität in dem der öffentliche Verkehr, der Veloverkehr, sowie die Möglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Zentrum stehen.</p> <p>Der vorliegende Vorschlag des Zuger Regierungsrates eines Mobilitätskonzeptes genügt den oben genannten Anforderungen nicht. Die Alternativen - die Grünen Kanton Zug können es deshalb in seiner Gesamtheit nicht unterstützen und verlangen, dass der Regierungsrat noch einmal grundlegend über die Bücher geht. Dabei müssen folgende Punkte im Zentrum stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Eine aktive Förderung von öV, Veloverkehr und Fussverkehr. Nur so ist es einerseits möglich die internationalen und kantonalen Ziele im Bereich der Biodiversität und des Klimas zu erreichen, sowie andererseits eine attraktive Lebens- und Wirtschaftsregion zu bleiben.</li> <li>_ Der MIV darf nicht weiter durch grosse Infrastrukturprojekte gefördert werden. Er soll sich hauptsächlich auf die Aussenbereiche und die Nationalstrassen konzentrieren. Es braucht attraktive Umsteigemöglichkeiten und eine aktive Lenkung, damit der MIV soweit möglich aus Ortszentren und Naherholungsgebieten ferngehalten werden kann.</li> </ul>
46	die Mitte	2_Parteien	allg	nein	<p>Wir begrüssen die Zusammenführung des Mobilitätskonzeptes in den Buchstaben G und M. Die Kernsätze - mit erkennbar mittelfristiger Ausrichtung (G) - ebenso wie die Handlungen - mit kurzfristiger Ausrichtung und Wirkung (M) - erscheinen uns indes auf weiten Strecken als zu allgemein gehalten. Mit den auf weiten Strecken deskriptiven und vage gehaltenen Aussagen, erhalten die anstehenden Prozesse für die Gestaltung der Mobilität im Kanton Zug aus unserer Sicht zu wenig fassbare und verbindliche Eck- und Planungswerte.</p> <p>Punktuelle (zeitliche und inhaltliche) Konkretisierungen, wie z.B. im Kontext der flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen (G. 7.3.), des «pay per use» (G 7.4.) oder die vermehrte Setzung konkreter (messbarer) Ziele auf Stufe der Handlungen würden dem Mobilitätskonzept erhöhte Aussagekraft verleihen. Verbleiben die Kernsätze und Handlungen indes auf dem aktuell sehr hohen Abstraktionsgrad, stufen wir das Mobilitätskonzept eher als Ausgangspunkt für ein Konzept.</p>

46	die Mitte	2_Parteien	allg	nein	<p>Wir vermissen hier Aussagen, welche auf die räumliche Entwicklung im Verbund mit den Nachbarkantonen fokussieren. Es wird wohl von Nachbarn in G. 7.7. gesprochen, aber indes nicht geklärt, wer nun diese Nachbarn sind; zudem bezieht sich die Aussage lediglich auf die Infrastrukturen und blendet alle weiteren Aspekte aus.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass der Miteinbezug einer (über-)regionalen Sicht für die Entwicklung des Standorts Zug wichtig ist und im Richtplan als einer der Kernsätze aufgenommen werden sollte. Dies im Besonderen mit Blick auf das angrenzende Freiamt sowie die Gebiete an der Kantonsgrenzen in Richtung Luzern und Schwyz (-&gt; Halbanschluss), deren Gestaltung und Entwicklung wiederum direkte Auswirkungen auf innerkantonale Situationen und Bedürfnisse haben (Mobilität für die Kleinstadt äussere Lorzenallmend und Verkehrssituation Stadt Zug). Die unter M 5.5 und 5.6 gemachten punktuellen Ausführungen sind konzeptionell in einer übergeordneten Sicht bzw. dem erwünschten Kernsatz zu berücksichtigen.</p>
49	FDP	2_Parteien	allg	ja, aber	<p>Grundsätzlich begrüsst die FDP das Vorhaben, Mobilität als «Ganzes» zu betrachten. Richtigerweise ist im Bericht zu lesen, dass Ortsverschiebungen nicht nur Menschen, sondern auch Güter sowie Daten und Informationen betreffen.</p> <p>Einige für die FDP wichtige Themen scheinen etwas in Vergessenheit geraten zu sein beziehungsweise sollten mehr Gewicht erhalten, wie zum Beispiel der Digitalisierung, insbesondere derjenigen der Infrastruktur, sollte mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Auch beispielsweise der Luftmobilität, welche mit einer «Warenzustellung per Drohne» künftig eine Rolle spielen wird, sollte im Mobilitätsbericht mitberücksichtigt werden. Zudem ist die FDP der Meinung, dass auf die Güter in der Gesamtheit der kantonalen «Auslegeordnung» zurückhaltend eingegangen wird.</p>
55	RePla Oberes Freiamt	3_Nachbarkantone	allg	Hinweis	<p>Für unsere Region ist eine gute Verkehrsanbindung an Zug wichtig. Aus diesem Grund wären wir, resp. der Kanton Aargau gerne früher in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes eingebunden worden. Aufgrund der guten Lage, des bezahlbaren Wohnraumes und der Nähe bieten wir im oberen Freiamt interessante Wohnmöglichkeiten. Eine gute Verkehrsanbindung ist deshalb sehr wichtig.</p>
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	allg	allg	<p>Allgemeines zur Mobilität Der Kanton scheut sich im Allgemeinen, die einzelnen Mobilitätsformen klarer zu differenzieren und besonders bezüglich des MIV konkrete Aussagen über dessen nachhaltige Entwicklung zu machen (beispielsweise die klare Favorisierung einer Temporeduktion). Das Ziel des neuen Mobilitätskonzeptes sollte primär die Stärkung und Aufwertung der Ortszentren sein. Eine entsprechende Strategie sollte darum vor allem auch die Schaffung von mehr Freiflächen, weniger Lärmschutz- und Sicherheitsmassnahmen sowie mehr gestalterischem Spielraum verfolgen. Knoten der Mobilität sind an städtebaulich sinnvollen und ansprechenden Orten zu setzen. Notwendige Infrastrukturen zur Mobilität (Signalisation, Tafeln, etc.) haben im städtebaulichen Bild möglichst unauffällig zu erscheinen und sollen primär bei den Mobilitätsteilnehmern angesiedelt sein.</p> <p>Gerne rufen wir im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Kapitels Verkehr zuletzt noch das baukulturelle Erbe Schweizer Infrastrukturbauten in Erinnerung. Strassen, Brücken Autobahnen, Bahntrassen, etc. waren nicht immer blosser Pragmatik unterworfen. Ingenieure wie Robert Maillart oder Christian Menn manifestierten eine weltbekannte Schweizer Ingenieurbaukunst welche Ästhetik, lokale Identität und innovative Materialität genauso zu berücksichtigen vermochte wie Funktionalität und Effizienz. Auch in Zug hat es Zeugen dieser Tradition beispielsweise die «Panoramastrasse Zug-Walchwil», welcher vor ca. 12 Jahren unter Beibehaltung der damaligen Gestaltungselemente saniert wurde. Es gibt keinen Grund wieso öffentliche Ausschreibungen im Tiefbau neben technischen Anforderungen nicht auch gestalterische Kriterien erfüllen können und sollen. Sowohl der verbleibenden Landschaft als auch den zunehmend verdichteten Siedlungen sind wir das als Fachleute schuldig.</p>
39	Gebäudeversicherung Zug	4_Organisationen	allg	ja, aber	<p>Wir sind der Meinung, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Miliz-Einsatzkräfte zu wenig in die Überlegungen miteingeflossen sind. Aus Sicht der Feuerwehren sind jedoch folgende Punkte wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Feuerwehrleute halten sich «irgendwo» auf und begeben sich bei einem Aufgebot zum Feuerwehrdepot oder direkt auf den Schadenplatz. Eine Verknappung der Parkplätze, Temporeduktionen, Fahrverbote und Einbahnregime, Road-Pricing und dergleichen wirken sich auf die Mobilität der Feuerwehrleute und somit auf die vorgegebenen Schutzziele aus.</li> <li>- Allfällige Temporeduktionen (30er-Zonen) oder bauliche Massnahmen verlängern die Ein- und Ausrückzeit der Einsatzkräfte.</li> <li>- Verknappung oder Verteuerung des Parkplatzangebotes kann dazu führen, dass Feuerwehrleute nicht mehr verfügbar sind oder sie zu lange Einrückzeiten hätten, weil sie nicht mehr mit dem privaten Fahrzeug ausrücken können.</li> <li>- Bauliche Massnahmen zur Verkehrslenkung (Poller, Barrieren, Schwellen etc.) beeinträchtigen die Zufahrt der Feuerwehren und es entstünden allenfalls entsprechende Mehrkosten (z.B. automatische Pollerabsenkung bei Alarmen).</li> <li>- Energieeffiziente Mobilität ist bei den Feuerwehren grundsätzlich möglich. Mittelfristig werden entsprechende Fahrzeuge in der Anschaffung jedoch wesentlich teurer sein als herkömmliche. Bei E-Fahrzeugen müsste zudem sichergestellt werden, dass diese auch bei einer Strommangellage geladen werden können. Die entsprechende Ladeinfrastruktur inkl. autarker Stromerzeugung ist heute nicht vorhanden, müsste erstellt werden und hätte entsprechende Mehrkosten zur Folge.</li> </ul> <p>Wir verstehen die Bestrebungen des Kantons Zug betreffend die zukünftige Mobilität. Wir wünschen jedoch, dass die Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Zuger Feuerwehren mit in die Überlegungen einbezogen werden. Zudem müssen entsprechende Auswirkungen (Infrastruktur, Kosten, Einrück-, Ausrück- und Einsatzzeiten etc.) analysiert und mögliche Lösungsansätze entwickelt werden.</p>
50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	allg	Hinweis	<p>In diesem Sinne ist ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept ein Leuchtturm nach innen, wie auch nach aussen. Es schafft die allseits geforderte Rahmenbedingung auf Stufe Kanton und Gemeinden. Ergänzt mit unseren Anträgen erhält der kantonale Richtplan mit dem Kapitel «Umwelt» endlich das dritte Standbein der Nachhaltigkeit.</p> <p>Mit der Integration und Förderung der Ladeinfrastruktur für die universelle Elektromobilität ist der Grundstein gelegt für eine echte, wirkungsvolle und nachhaltige Mobilität auf den Strassen des Kantons Zug und darüber hinaus.</p>
54	Pro Velo Zug	4_Organisationen	allg	Hinweis	<p>Allgemein möchten wir auf folgende zentralen Anliegen für den Veloverkehr hinweisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete im Kanton Zug sind durch ein direktes, durchgehendes und komfortables Veloverkehrsnetz verbunden.</li> <li>- Der Veloverkehr wird vom Autoverkehr und dem Fussgängerbereich möglichst separiert (Velobahnen).</li> <li>- Falls eine Hauptveloverkehrsachse entlang der Hauptstrasse läuft, soll eine physisch getrennte Spur geführt werden.</li> <li>- An den Zielorten sollen genügend Velo-Parkplätze zur Verfügung stehen. Sie sind möglichst gedeckt und verfügen über E-Bike-Ladestationen.</li> <li>- Die Gemeinden sorgen innerorts für sichere und attraktive Verbindungen für Einkaufs-, Schul- und Arbeitswege.</li> <li>- Der Veloverkehr ist durch weitere geeignete Massnahmen zu fördern.</li> <li>- In jeder Strassenbauvorlage ist die Veloverkehrsverträglichkeit separat auszuweisen.</li> </ul>
54	Pro Velo Zug	4_Organisationen	allg	nein	<p>Aus unserer Sicht läuft der Kanton Zug mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept Gefahr, dass leider wie bisher die Verkehrssysteme der Siedlungsentwicklung hinterherhinken. Diesen Missstand zu beseitigen, wäre die zentrale Aufgabe eines Mobilitätskonzeptes. ProVelo fordert eine aktive Förderung von ÖV, Veloverkehr und Fussverkehr. Nur so ist es einerseits möglich die internationalen und kantonalen Ziele im Bereich der Biodiversität und des Klimas zu erreichen, sowie andererseits eine attraktive Lebens- und Wirtschaftsregion zu bleiben. Der MIV darf nicht weiter durch grosse Infrastrukturprojekte gefördert werden. Er soll sich hauptsächlich auf die Aussenbereiche und die Nationalstrassen konzentrieren. Es braucht attraktive Umsteigemöglichkeiten und eine aktive Lenkung, damit der MIV soweit möglich aus Ortszentren und Naherholungsgebieten ferngehalten werden kann.</p>

53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	allg	ja, aber	<p>Die sehr breite angelegte Mitwirkung am Mobilitätskonzept ist einerseits sehr lobenswert, war aber auf der anderen Seite vielleicht der Grund für ein Konzept, das keine klare Linie hat - mindestens nicht was den Klima- und Umweltschutz und die daraus resultierende notwendige Änderung des Mobilitätsverhaltens betrifft.</p> <p>Das Integrieren des Mobilitätskonzepts in den Richtplan ist ein grosser Schritt, der zu einem Ungleichgewicht im Änderungen-Paket geführt hat: die Kapitel G und M (Mobilitätskonzept) sind viel gewichtiger (und wahrscheinlich umstrittener) als der Rest. Eine separate Diskussion über das Mobilitätskonzept wäre, unserer Meinung nach, insgesamt effizienter.</p>
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	allg	Hinweis	<p>Mit dem Energieleitbild des Kantons Zug hat der Regierungsrat im Jahr 2018 mit Weitblick den Grundstein für die breite Einführung der Elektromobilität als Teil der Lösung der Energie- und Mobilitätsproblematik im Kanton Zug gelegt. In der Teilrevision des Energiegesetzes wird der Einbezug der Elektromobilität von verschiedenen Seiten mehrfach angeregt, unter anderem auch vom Verein Elektromobilität Zug. Diesem Anliegen wurde nicht entsprochen, da sich das Energiegesetz gemäss Regierungsrat auf energierechtliche Gebäudevorschriften beschränkt. Dies, obwohl die bestehende SIA-Richtlinie 2060 'Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden', die Ladeinfrastruktur als zentrale Aufgabe dem Gebäude, als Teil der elektrotechnischen Hausinstallation, zuordnet. Gemäss dem Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 15. Dezember 2020 soll die Mobilität, inklusive diejenige der Elektromobilität, Gegenstand der Erarbeitung des nun vorliegenden Mobilitätskonzeptes werden.</p> <p><b>Energieeffiziente Mobilität</b>  In den Erläuterungen zum Kernsatz G 7.3 des Mobilitätskonzeptes wird die energieeffiziente Mobilität definiert als «Jede Bewegung eines Menschen von A nach B braucht gleich viel Energie. Es ist 'die Masse des Menschen', die es zu verschieben gilt.». Physikalisch betrachtet, hat die Masse gegenüber der Geschwindigkeit eine untergeordnete Rolle bei der Energieberechnung. Innerorts wird viel Energie in Form von Beschleunigung aufgewendet und für Abbremsungen wieder vernichtet. Durch sogenannte Rekuperation können Elektrofahrzeuge diesbezüglich einen erheblichen Teil des Energieverlusts bei der Abbremsung zurückgewinnen. Die Energieeffizienz sollte viel eher über den Energieverbrauch pro Transportleistung (Anzahl Personen, Transportgut und Fahrzeug pro Zeiteinheit) definiert sein.  Entscheidend für eine energieeffiziente Mobilität ist die Well-to-Wheel Betrachtung, welche die Energie von der Produktion bis aufs Rad beurteilt. Dabei ist die Elektromobilität im Vergleich zu Verbrennern um Faktoren besser (Well-to-Wheel von Elektrofahrzeug: 73%, Verbrenner: 13%. Quelle: Transport &amp; Environment). Der Hauptgrund liegt in der Technologie der Elektromotoren, die im Fahrbetrieb eine konstant hohe Energieeffizienz von 90% und mehr erreicht.</p> <p><b>Weitere Vorteile der Elektromobilität</b>  Die Elektromobilität weist neben der effizienteren Antriebstechnologie auch weitere Vorteile gegenüber den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf. Unter anderem ist die Lärmbelastung innerorts mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen mess- und hörbar geringer und befreit Zugerinnen und Zuger zukünftig vom Motorenlärm. Die luft- und gesundheitsbelastenden Emissionen (CO<sup>2</sup>, CO, NOX, usw.), welche bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Stand und während der Fahrt emittiert werden, sind bei Elektrofahrzeugen nicht existent. Dies wertet die Luft- und Aufenthaltsqualität innerorts massiv auf.</p>
43	WWF	4_Organisationen	allg	ja, aber	Wir begrüßen die zeitgemässen Ansätze und das Umdenken von «Verkehr» zu «Mobilität» (Unterstützung vom Mobility Pricing zum Brechen von Verkehrsspitzen; Pay per use; Unterstützung von höherer Flächeneffizienz; Nicht-Ausbremsen von privaten Initiativen durch «veraltete» Gesetze; ausserkantonale Mobilitätshubs für Umsteiger; ein Ansprechpartner für alle Formen von Mobilität). Wünschenswert wäre es aus Sicht des Klimaschutzes, wenn der Kanton hierbei eine hohe Priorität einräumen würde, um eine Nachhaltige Entwicklung der Mobilität zu erreichen.
51	Zuger Bauern	4_Organisationen	allg	ja	<p>Mit dem sehr umfangreichen Richtplankapitel Mobilität haben wir uns nur oberflächlich befasst und können dazu keine vertiefte Stellungnahme abgeben. Die Aussagen in den Kernsätzen sind nach unserer Meinung auch nur sehr allgemein gehalten und können unterschiedlich interpretiert werden. Dennoch unterstützen wir die formulierten Hauptziele in den Kernsätzen (G 7.1 bis G 7.7) sowie die in Kapitel M formulierten Handlungen.</p> <p>Generell ist für den ZBV wichtig, die Zuger Mobilität hin zu einer flächen- und energieeffizienten Form zu bringen und die Infrastrukturflächen möglichst effizient zu nutzen.</p>
41	Baar	1_Gemeinden	G 7.1	ja, aber	<p>Der Kernsatz G 7.1 ist am Schluss der Kernsätze aufzuführen. Zudem ist er widerspruchsfrei zu anderen Kernsätzen (insbesondere G 7.5 und 7.6) zu formulieren.</p> <p>Es ist richtig, dass die Mobilität grundsätzlich Teil des sozialen Lebens ist. Im heutigen gelebten Ausmass, steht diese Art der Mobilität jedoch im Widerspruch zu den Kernsätzen 7.5 und 7.6.</p>
25	Hünenberg	1_Gemeinden	G 7.1	ja, aber	<p>Ziffer 3: Erläuterungen Ziffer 3: Gefordert ist die Zusammenarbeit mit Verbänden, der Wirtschaft <del>oder</del> <b>und</b> Transportunternehmungen.</p> <p>Es müssen alle eingebunden werden, nicht nur der eine oder der andere Player.</p>
38	Risch	1_Gemeinden	G 7.1	nein	Die Erläuterungen («Vermindern der Mobilität ist nicht der Zuger Weg») sind im Vergleich zum 3. Abschnitt der Handlung M 6.1 missverständlich, denn kurze Wege sind ein Mittel, um Verkehr zu vermindern. Auch finden sich im Grundlagenbericht zum Mobilitätskonzept keine Aussagen dazu, dass jegliche Mobilität zugelassen werden soll. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr – insbesondere zur Spitzenzeit - eine erfolgreiche Strategie im Umgang mit Mobilität ist. Den Menschen soll eine Mobilität mit kurzen Wegen oder alternativen Verkehrsmittel ermöglicht und dadurch wo möglich Wege des MIV zu Spitzenzeiten vermieden werden.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	G 7.1	ja, aber	<p>Der Kernsatz G 7.1 ist im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtungsweise zu ergänzen.</p> <p>Die Präambel suggeriert eine «Mobilität über allem»-Haltung und verkennt die negativen Aspekte einer ungehinderten und un gelenkten Mobilität. Es ist nicht nur Aufgabe des Staats, die Mobilität zu fördern, sondern er ist insbesondere auch dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt verpflichtet. Es gilt die diesbezüglichen Risiken zu antizipieren und unerwünschte Einflüsse wie Lärm oder Flächenverbrauch zu minimieren. Aus Sicht der Stadt wäre einleitend eine gesamtheitliche Betrachtungsweise der unterschiedlichen Mobilitätsaspekte erwünscht.</p>
48	ALG	2_Parteien	G 7.1	ja	Dem Kernsatz (G 7.1) können wir so zustimmen.
49	FDP	2_Parteien	G 7.1	ja	
47	SVP	2_Parteien	G 7.1	ja, aber	Die SVP begrüsst es, wenn alle Formen der Mobilität im Mobilitätskonzept betrachtet werden, da es nicht staatliche Aufgabe sein kann, den Bürgern gewisse Mobilitätsformen vorzuschreiben. Gerade für ältere Liegenschaftseigentümer bildet die persönliche, jederzeit ausübbarer Mobilität einen wesentlichen Bestandteil ihrer Lebensqualität. In diesem Sinne vermischen wir eine Aussage zu einer altersgerechten Mobilität. Zudem muss sichergestellt werden, dass Personen, die abseits der mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Zentren wohnen, nicht durch höhere Steuern und Abgaben auf privaten Verkehrsmitteln diskriminiert werden. Weiter vertreten wir die Ansicht, dass E-Fahrzeuge die entsprechenden Steuern und Abgaben ebenfalls zu leisten haben.

40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.1	nein	In diesem Satz sind eigentlich drei Kernthesen enthalten die nicht unbedingt direkt etwas miteinander zu tun haben. 1. Mobilität stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt 2. Mobilität ermöglicht die Teilnahme am wirtschaftlichen und sozialen Leben 3. Mobilität sichert die optimale Versorgung mit Gütern  1. Teil streichen (da unnötig und fraglich) «Mobilität stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt, (...)» Teilnahme und Versorgung in zwei separaten Leitsätzen abhandeln «Eine effiziente Mobilität ermöglicht jedem/jeder Einzelnen die Teilnahme am sozialen und wirtschaftlichen Leben» «Eine effiziente Mobilität sichert die Versorgung mit Gütern»
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.1	ja	Wir begrüßen den «Zuger Weg», der sich darauf beschränkt, Mobilität so effizient wie möglich zu verankern und verursachergerecht zu finanzieren.
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.1	ja	Wir begrüßen den «Zuger Weg», der sich darauf beschränkt, Mobilität so effizient wie möglich zu verankern und verursachergerecht zu finanzieren.
18	Hauseigentümergebiet Zugerland HEV	4_Organisationen	G 7.1	ja, aber	Der HEV Zugerland begrüsst es, wenn alle Formen der Mobilität im Mobilitätskonzept betrachtet werden, da es nicht staatliche Aufgabe sein kann, den BürgerInnen gewisse Mobilitätsformen vorzuschreiben. Gerade für ältere Liegenschaftseigentümer bildet die persönliche, jederzeit ausübbar Mobilität wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität. In diesem Sinne vermissen wir auch eine Aussage zu einer altersgerechten Mobilität.  Ebenso entscheidend für Liegenschaftseigentümer ist eine zumutbare Erreichbarkeit eines öffentlichen Verkehrsangebotes. Wo dies aus ökonomischen Gründen nicht realisierbar ist (Nachfrage, Frequenz usw.), dürfen diese betroffenen Liegenschaftseigentümer nicht wesentlich durch erhöhte „Verkehrsabgaben“ ihres privaten Verkehrsmittel benachteiligt werden. Je verdichteter gebaut wird, desto höher ist die Nachfrage und letztlich auch das -V- Angebot. Die laufenden kommunalen Ortsplanungsrevisionen werden zeigen, wo diese Verdichtungen möglich und auch erwünscht sind. Dadurch aber entstehen wiederum bewohnte Zonen ohne weitere Verdichtungsmöglichkeit und deren Bewohner werden kaum von attraktiven öffentlichen Verkehrsangebote profitieren können.
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	G 7.1	ja, aber	Ergänzung: ... <b>mit Gütern</b>  <i>Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse erfolgt mit einem Mobilitätssystem, welches die CO<sup>2</sup>-Ziele des Bundes termingerecht erfüllt.</i>
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.1	ja	Die auf diesem Kernsatz basierende Grundannahme finden wir sehr gut und unterstützen diese. Es ist eine pragmatische, zugerische Lösung die zielführend sein wird. Speziell unterstreichen wir das Wort verursachergerecht, was nichts anderes bedeutet, als dass jeder Verkehrsträger seine Kosten bezahlt. Auch die auf S. 46 erwähnten E-Fahrzeuge haben die entsprechenden Abgaben zu leisten. Es ist als falsch anzunehmen, dass E-Fahrzeuge auch in Zukunft keine Steuern mehr abliefern müssen. Das Gegenteil ist der Fall.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.1	ja	Die ZVB unterstützt das vorliegenden Mobilitätskonzept in seinen Grundzügen, in welchem die Mobilität als positiver Aspekt des sozialen und wirtschaftlichen Lebens, sowie der wirtschaftlichen Entwicklung gesehen und zugelassen wird.
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.1 / M1	ja	Dieser Kernsatz und die Handlungen sind zu begrüßen.  Die Strategie des Kantons Zug ist nicht das Vermeiden oder Vermindern von Mobilität. Mobilität ermöglicht den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ist für alle Voraussetzung für die Teilnahme am sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben. Entsprechend wird Mobilität zugelassen und soll so effizient wie möglich verankert und verursachergerecht finanziert werden. Kanton und Gemeinden ermöglichen mit ihren Entscheiden eine vielfältige Mobilität und leben den Kernsatz G 7.1. Alle Verkehrsmittel fließen in das tägliche Handeln ein.
17	Oberägeri	1_Gemeinden	G 7.1; d	nein	«Vernetzung der Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen.» Die alte Version ist aussagekräftiger. Vorschlag neu: <i>Die Infrastrukturen sind mit den Nachbarkantonen koordiniert.</i>
60	Bund (ARE)	0_Bund	G 7.2	ja	Der Grundsatz bezüglich vereinfachter Vorgaben für Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte wird vom Bund begrüsst.
41	Baar	1_Gemeinden	G 7.2	nein	Die Gemeinde Baar erachtet es als kritisch, im kantonalen Richtplan die Eigenverantwortung der Bürger derart hervorzuheben. Grundsätzlich sollte die Verantwortung des Bundes, des Kantons und der Gemeinden im Vordergrund stehen, wobei diese mit Push und Pull Massnahmen die Mobilität nachhaltig zu beeinflussen haben. Aus diesem Grund ist dieser Kernsatz neu zu formulieren. Zwischen dem Kernsatz G 7.2 und den Handlungen M 2 soll kein Widerspruch vorhanden sein.
38	Risch	1_Gemeinden	G 7.2	nein	Die Erläuterung ist widersprüchlich: Es heisst einerseits, dass die Verkehrsmittelwahl «jeden Morgen von neuem» gefällt wird (diese Ansicht wird nicht geteilt) und andererseits, dass der Mensch «Gewohnheiten hat, wie, wann und wo er sich fortbewegt». Die Aufzählung der Einflussfaktoren ist wohl nicht abschliessend (insb. das Angebot an Infrastruktur und öV fehlt). Für eine Verhaltensänderung der Gewohnheiten sind sogenannte Pull- und Pushfaktoren notwendig.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	G 7.2	nein	Der Kernsatz G 7.2 ist in Bezug auf dessen Aussagekraft und Anwendbarkeit für die Gemeinwesen zu verschärfen.  Der Kernsatz (G 7.2) bezieht sich direkt auf die Bewohnerinnen und Bewohner, was nicht dem Charakter des Richtplans als behördenverbindliches Instrument entspricht. Er ist für den Kanton und die Gemeinden von begrenzter Aussagekraft, wenn der institutionelle Bezug zum Staats- und Gemeinwesen fehlt.
48	ALG	2_Parteien	G 7.2	nein	komplett überarbeiten Eventualiter "«Zugerinnen und Zuger bewegen sich multimodal im Sinne der gesamtgesellschaftlichen Interessen.»"  Mit diesem Kernsatz und der dazugehörigen Handlung zeigt der Zuger Regierungsrat leider auf, dass er nicht bereit ist, die Mobilität im Kanton Zug innovativ und zukunftsorientiert zu gestalten. Die Mobilität ist für 1/3 der CO <sup>2</sup> -Emissionen innerhalb der Schweiz verantwortlich. Das Pariser Klimaabkommen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen von 2015, welches vom Schweizer Parlament 2017 ratifiziert wurde, kann nur mit einer Reduktion der Treibhausgasemissionen im Bereich der Mobilität erreicht werden. Dementsprechend gibt es ein gesamtgesellschaftliches Interesse, das über den persönlichen Vorlieben und Bequemlichkeiten liegt.  Wir sind überrascht über die ungenauen Ausführungen der Zuger Regierung im Bericht auf Seite 41. Die Zuger Verkehrsbetriebe (ZVB) haben eine durchschnittliche Auslastung von 13 Personen (2019) und nicht wie vom Regierungsrat suggeriert von 4 Personen. Zudem ist der öffentliche Verkehr viel platzsparender als der MIV und trägt deshalb einen sichtlichen Mehrwert zu Verkehrsberuhigung bei.

49	FDP	2_Parteien	G 7.2	ja	
47	SVP	2_Parteien	G 7.2	ja	Die Zusammenfassung der Mobilitätsaufgaben in der gleichen Richtung unterstützen wir. Der Begriff Mobilitätsmanagement ist zu schärfen.
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.2	nein	«Zugerinnen und Zuger bewegen sich <b>selbstbestimmt</b> und multimodal»  Wäre Mobilität Eigenverantwortung bräuchte es keinen Richtplaneintrag dafür! Dieses Adjektiv ist hier unglücklich gewählt und sehr missverständlich.
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.2	ja, aber	Der Kanton Zug zeichnet sich durch ein Miteinander von ländlichen und urbanen Gebieten aus. Dabei erachten wir es von grosser Wichtigkeit, dass die Mobilität nicht nur aus der Optik der urbanen und gut erschlossenen Gebiete beurteilt wird. Der Verkehrsfluss aus den ländlichen Gebieten in die urbanen Zentren und zurück muss mit geeigneten Verkehrsmitteln effizient möglich sein, damit Kundschaft nicht in ausserkantonale Einkaufszentren abwandert.  Hingegen vermissen wir die Berücksichtigung der Mobilitätsteilnehmer, die von Berufswegen auf persönliche, motorisierte Transportmittel angewiesen sind (Handwerk, Logistik, Spitex, etc.).
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.2	ja, aber	Der Kanton Zug zeichnet sich durch ein Miteinander von ländlichen und urbanen Gebieten aus. Dabei erachten wir es von grosser Wichtigkeit, dass die Mobilität nicht nur aus der Optik der urbanen und gut erschlossenen Gebiete beurteilt wird. Der Verkehrsfluss aus den ländlichen Gebieten in die urbanen Zentren und zurück muss mit geeigneten Verkehrsmitteln effizient möglich sein, damit Kundschaft nicht in ausserkantonale Einkaufszentren abwandert.  Hingegen vermissen wir die Berücksichtigung der Mobilitätsteilnehmer, die von Berufswegen auf persönliche, motorisierte Transportmittel angewiesen sind (Handwerk, Logistik, Spitex, etc.).
50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	G 7.2	neu	Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich und, multimodal <b>und umweltschonend</b> .  Diese wichtige Ergänzung integriert die Anliegen der Umwelt, resp. des Umweltschutzes, die in der Bundesverfassung und in den nationalen und kantonalen Gesetzgebungen verankert sind (siehe auch Antrag in 'G10 Ziele zur Umwelt und Nachhaltigkeit' in Kapitel 2).  Die Mobilität übernimmt künftig eine zentrale Rolle bei der Reduktion der klimarelevanten Emissionen, welches bereits im Energieleitbild des Kanton Zugs aus dem Jahr 2018 erkannt wurde: «Rund ein Drittel des Energieverbrauchs resp. nahezu 40% der CO <sup>2</sup> -Emissionen in der Schweiz gehen zu Lasten des Verkehrs. Im Hinblick auf das Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele kommt der Mobilität eine zentrale Bedeutung zu.» Dies ermöglicht und erfordert den Einsatz von energieeffizienten Mobilitätsformen, insbesondere der Elektromobilität mit einer Well-to-Wheel Energieeffizienz von über 70%, bewirkt ein Maximum an CO <sup>2</sup> -Reduktion, resp. Umweltschutz.
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	G 7.2	nein	Streichung des bestehenden Satzes. Ersatz durch: <i>Der Kanton erarbeitet einen verbindlichen und mit terminierten Einzelschritten konkretisierten Massnahmenplan bis am 31.12.2023, um die Mobilität im Kanton Zug gemäss G 7.1 zu organisieren. Dabei wird insbesondere der geplante Ausbau der Schieneninfrastruktur konsequent genutzt.</i>  <i>Der Kanton verpflichtet die Gemeinden, die in ihrem Kompetenzbereich liegenden Massnahmen ebenfalls in einem gemeindlichen Massnahmenplan bis am 31.12.2024 zu konkretisieren.</i>
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	G 7.2	ja, aber	Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich, multimodal <b>und umweltschonend</b> .  Diese punktuelle Ergänzung integriert die Anliegen des Umweltschutzes, die in der Bundesverfassung und in der nationalen und kantonalen Gesetzgebung verankert sind. Die Mobilität übernimmt künftig eine zentrale Rolle bei der Reduktion der klimarelevanten Emissionen, welches bereits im Energieleitbild des Kanton Zugs aus dem Jahr 2018 erkannt wurde: «Rund ein Drittel des Energieverbrauchs resp. nahezu 40% der CO <sup>2</sup> -Emissionen in der Schweiz gehen zu Lasten des Verkehrs. Im Hinblick auf das Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele kommt der Mobilität eine zentrale Bedeutung zu.»  Mit dem Einsatz von energieeffizienten Mobilitätsformen, insbesondere der Elektromobilität mit einer Well-to-Wheel Energieeffizienz von über 70 % (Quelle: Transport & Environment), können sich Zugerinnen und Zuger umweltschonend bewegen.
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.2	ja, aber	Der Begriff Mobilitätsmanagement ist zu schärfen.  Die Zusammenfassung der Mobilitätsaufgaben in der gleichen Richtung unterstützen wir.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.2	ja	Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft sind nur durch einen Mix von verschiedenen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Dabei leisten alle Verkehrsformen einen Beitrag. Der Begriff der multimodalen Mobilität erscheint uns hier sehr wichtig zu sein.
14	Firma x	5_Private	G 7.2	Frage	Was ist unter dem Begriff «eigenverantwortlich» in diesem Satz zu verstehen? «Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich und multimodal.»
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.2 / M2	ja	Dieser Kernsatz und die Handlungen sind zu begrüßen.  Gemäss Ziffer 1 der Handlungen sollen die Gemeindeverwaltungen zukünftig eine Stelle für Fragen zur Mobilität angeben. Der Kanton wiederum sieht für sich ein Mobilitätsmanagement vor, mit dem Ziel, die Mobilität der Mitarbeitenden effizienter und umweltverträglicher abzuwickeln. Nebst den eigentlichen Massnahmen ist auch die Kommunikation zentral, um die eigenen Gewohnheiten anzupassen.
60	Bund (ARE)	0_Bund	G 7.3	ja, aber	Der Bund begrüsst, dass der Kanton Zug energieeffiziente Mobilitätsformen bevorzugen will. Das BFE weist darauf hin, dass – was den Leichtverkehr anbelangt – die Technologiepfade heute klar sichtbar sind und eindeutig in Richtung Elektrifizierung gehen. Weiter weist das BFE darauf hin, dass die Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer ein wirkungsvoller Anreiz für die Anschaffung energieeffizienter Fahrzeuge ist. Aus Sicht Bund genügt der heutige Rabatt für E-Fahrzeuge diesem Grundsatz nicht, werden doch gleichzeitig Verbrenner mit hohem Verbrauch in fast keinem anderen Kanton tiefer besteuert als im Kanton Zug.

41	Baar	1_Gemeinden	G 7.3	ja, aber	Der Kernsatz ist mit Aussagen zur Reduktion der umweltschädlichen Emissionen zu ergänzen. Es fehlen Aussagen zur Reduktion der umweltschädlichen Emissionen wie z.B. Lärm, Luftverunreinigung etc.
38	Risch	1_Gemeinden	G 7.3	ja, aber	Die Förderung fokussiert auf Flächen- und Energieeffizienz, was sehr begrüsst wird. Weitere Massnahmen sollten aber nicht vernachlässigt werden. Die Gemeinde Risch verfolgt ebenfalls das Ziel, die Mobilität effizient zu gestalten. Dies aber hinsichtlich kurzer Wege, Infrastrukturkosten, Flächenbedarf, Erreichbarkeit und auch bezüglich der Auswirkungen auf die Umwelt und Bevölkerung (gem. GVK Gemeinde Risch). Auch im Grundlagenbericht des Mobilitätskonzepts wird beispielsweise die Lärm- und Luftbelastung thematisiert.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	G 7.3	ja, aber	Der Kernsatz G 7.3 ist gemäss den Erwägungen zu überprüfen und anzupassen.  Die Schwerpunkte des Kernsatzes G 7.3 werden im Grundsatz unterstützt. Aus städtischer Sicht ist allerdings von einer Begünstigung von flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen zu sprechen; die generelle Förderung einer unbegrenzten Mobilität über Anreize ist kritisch zu hinterfragen – nicht mehr Verkehr ist das Ziel, sondern eine effizientere Verkehrsabwicklung.
48	ALG	2_Parteien	G 7.3	nein	<b>überarbeiten und präzisieren</b>  In diesem Abschnitt liegt der eigentliche Kern eines effektiven Mobilitätskonzeptes vergraben. Deshalb muss dieser Teil noch stärker ausgebaut und verbessert werden. Die Mobilität in der Zukunft kann nur flächen- und energieeffizient sein, alles andere würde internationalen und nationalen Zielen im Bereich der Umwelt und des Klimas zu wider Laufen. Was automatisch zu weiteren negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung führen würde.
49	FDP	2_Parteien	G 7.3	ja	
47	SVP	2_Parteien	G 7.3	ja, aber	Unter Punkt 1.4. (Verkehrsspitzen) machen wir darauf aufmerksam, dass das Primat des Handelns bei der Wirtschaft bleibt.  Absatz 3 ist zu streichen. Ein Richtplan zeigt nur, was zu tun ist und nicht, was nicht zu tun ist.  Die SVP steht grundsätzlich mit Steuergeldern finanzierten Förderinstrumenten kritisch gegenüber.  Die flexible Nutzung der Flächen befürworten wir, es muss aber vermieden werden, dass Langsamverkehr (Fussgänger, Velos) in den Schnellverkehr integriert wird, denn dadurch wird das gesamte System verlangsamt, was nicht die Idee sein kann.
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.3	nein	«Kanton und Gemeinden fördern durch Anreize flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen.»  Der Satzteil «durch Anreize» ist bereits ein Umsetzungsaspekt. Da auch die anderen Kernsätze keine Handlungsanweisungen beinhalten engt die Nennung hier zu sehr ein.
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.3	ja, aber	Wir sind einverstanden, dass auf den heute verfügbaren Flächen mehr Mobilität möglich sein muss. Trotzdem möchten wir uns kein Dekret auferlegen, sodass zusätzliche Verkehrsfläche geschaffen werden kann, wenn diese der Effizienz und Sicherheit dient.  Dass der Kanton nicht einzelne Antriebsarten fördern will, unterstützen wir.
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.3	ja, aber	Wir sind einverstanden, dass auf den heute verfügbaren Flächen mehr Mobilität möglich sein muss. Trotzdem möchten wir uns kein Dekret auferlegen, sodass zusätzliche Verkehrsfläche geschaffen werden kann, wenn diese der Effizienz und Sicherheit dient.  Dass der Kanton nicht einzelne Antriebsarten fördern will, unterstützen wir.
18	Hauseigentümerverband Zugerland HEV	4_Organisationen	G 7.3	ja	Dieser Punkt scheint uns sehr zentral, da wenn immer möglich Anreize und nicht Verbote den Umstieg auf energieeffiziente Mobilitätsformen fördern sollen. Die Mitarbeiter z. B. von öffentlichen Verkehrsbetrieben wünschen sich Kunden, die den öffentlichen Verkehr freiwillig und aus Überzeugung nutzen und nicht Kunden, die den öffentlichen Verkehr aus Zwang oder aus einem Verbot heraus nutzen müssen. Nur in Ausnahmefällen soll mit Verboten eine Lenkung im gewünschten Sinne erfolgen. Kaum zielführend wäre es z. B., wenn mit Verboten bestimmte einzelne Antriebstechniken systematisch von Zonen ferngehalten würden.
29	Pro Natura Zug	4_Organisationen	G 7.3	ja, aber	Ergänzung: G 7.3: <b>Minimieren von umweltschädlichen Nebeneffekten der Mobilität</b>  Die Mobilität hat grosse unerwünschte Nebeneffekte auf die Umwelt wie Lärm, Lichtverschmutzung, Mikroplastik durch Reifenabrieb, Lebensraumverlust usw., die sowohl dem Menschen als auch der Natur stark schaden. Damit Mensch und Natur eine positive längerfristige Zukunft haben, müssen diese minimiert werden.
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	G 7.3	nein	Unser Vorschlag: «Erneuerbare Energien <b>und das Minimieren von umweltschädlichen Nebeneffekten der Mobilität</b> stehen im Vordergrund.»  Die möglichen negativen Effekte der Mobilität auf die Umwelt, z.B. der Lärm, sind im Mobilitätskonzept nicht explizit erwähnt.
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	G 7.3	ja	Der Verein Elektromobilität Zug unterstützt diesen zentralen Grundsatz zur Förderung von flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen mit dem Einbezug von erneuerbaren Energien.
43	WWF	4_Organisationen	G 7.3	ja, aber	Die möglichen negativen Effekte der Mobilität auf die Umwelt sind im Mobilitätskonzept explizit zu erwähnen. Vorschlag: «Erneuerbare Energien <b>und das Minimieren von umweltschädlichen Nebeneffekten der Mobilität</b> stehen im Vordergrund.»
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.3	ja, aber	Die Grundsätze, die hier formuliert werden, unterstützen wir. Die flexible Nutzung der Flächen ist gut, es muss aber vermieden werden, dass Langsamverkehr (Fussgänger, Velos) in den Schnellverkehr integriert wird, denn dadurch wird das gesamte System verlangsamt, was nicht die Idee sein kann.

11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.3	ja	Hinweis: <b>Verstärkung innerhalb der einzelnen Massnahmen</b>  Die Förderung von flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen sind zentrale Elemente in einer zukunftsorientierten Mobilität. Für die ZVB sind dies die wichtigsten Aussagen im Konzept.
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.3 / M3	ja	Dieser Kernsatz und die Handlungen sind zu begrüssen.  Dieses Kapitel umschreibt, wie die Gemeinden mit ihren Verkehrsflächen umgehen sollen. Beispielsweise soll das Prinzip des 'Autoarmen Zentrums', wie in Cham vorgesehen, auch auf andere Ortszentren übertragen werden, sofern eine übergeordnete Umfahrung vorhanden ist. Der Gemeinderat hat im Rahmen der Räumlichen Strategie 2040 auch das Verkehrskonzept verabschiedet. Dieses sieht unter anderem vor, dass der Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz geführt werden soll. Zudem soll eine flächendeckende Temporeduktion eingeführt werden. Dies entspricht in einem grossen Teil den vorliegenden Handlungen.  Für neue Mobilitätsformen, welche Konzessionen oder Bewilligungen bedürfen, müssen vier Kriterien erfüllt werden. Nur energie- und flächeneffiziente Mobilitätsformen sind zu forcieren, sofern sie auch den Kundennutzen erhöhen und die Ziele zur Siedlung im kantonalen Richtplan unterstützen. Dies gilt es beispielsweise für Bewilligungen von E-Trottis zu beachten. Im Weiteren verzichtet der Kanton auf eine aktive Förderung einer einzelnen Antriebsart oder der staatlichen Förderung von Tankstellen oder Ladestationen. Es liegt an den Energielieferanten, ihr Netz auszubauen. Weil beispielsweise Ladestationen in einer Einstellhalle zukünftig als Verkaufsargument gelten, sind hier Vorgaben oder Subventionen unnötig. Diese Überlegungen sind nachvollziehbar und sind im Rahmen der Überarbeitung der Förderrichtlinien mit zu berücksichtigen.
60	Bund (ARE)	0_Bund	G 7.4	nein	Mit dem Kernsatz G 7.4 strebt der Kanton Zug im Bereich Mobilität eine Finanzierung nach dem Grundsatz «pay per use» an.  Aus Sicht Bund sollte der Kanton Zug sicherstellen, dass der Kernsatz G 7.4 andere Kernsätze (z.B. G 7.1) nicht unterläuft. D.h. das Verursacherprinzip sollte weder die Grundversorgung und den Zugang aller Bevölkerungsgruppen zur Mobilität gefährden noch die Förderung einer flächen- und energieeffizienten Mobilität in Frage stellen. Verschiedene Aussagen im raumplanerischen Bericht lassen zudem vermuten, dass der Kanton Zug insbesondere auch auf eine Erhöhung der Kosten für die öV-Nutzerinnen und Nutzer sowie Gebühren für Velofahrerinnen und Velofahrer abzielt. Aus Sicht Bund wäre dieses Vorgehen nur sehr bedingt zweckmässig. Der Bund fordert den Kanton Zug auf, im Rahmen der Überarbeitung die Absolutheit des Kernsatzes G 7.4 zu überprüfen.  <b>Auftrag für die Überarbeitung: Der Bund fordert den Kanton Zug dazu auf, im Rahmen der Überarbeitung die Absolutheit des Kernsatzes G 7.4 zu überprüfen.</b>
41	Baar	1_Gemeinden	G 7.4	ja, aber	Der genaue Umgang mit dem Grundsatz "Pay per use" soll weiter konkretisiert werden. Die Gemeinden sollen dabei eng einbezogen werden.  Die Gemeinde Baar begrüsst den Ansatz "Pay per use" zu verfolgen um die Verkehrsspitzen zu brechen. Dieser Ansatz soll jedoch nicht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie den Fuss- und Veloverkehr schmälern. Zudem darf dieser Ansatz auch nicht dazu führen, dass sich nur einkommensstarke Personen die Mobilität leisten können und einkommensschwache Personen nicht mehr.
25	Hünenberg	1_Gemeinden	G 7.4	nein	streichen (siehe M 4)  Das ganze Ziel ist komplett zu streichen und allenfalls neu zu formulieren. Das hier formulierte Ziel «pay per use» ist in dieser Form zu unscharf bzw. zu weitreichend formuliert und hat unabsehbare Konsequenzen. Der Grund liegt darin, dass der Richtplan, in dem das Mobilitätskonzept Bestandteil ist, ja über viele Jahre behördenverbindlich sein wird.  So müssten nach dem Wortlaut von G 7.3 beispielsweise die Jahres-Abonnements für den öV verschwinden, da Vielfahrer für jede Fahrt einzeln und somit im Sinne von «pay per use» via Fahrpreis mehr bezahlen müssten als Gelegenheitsfahrer. Allenfalls müssten die Gebühren dann auch je nach Tageszeit anders erhoben werden können als mit einem im Voraus bezahlten pauschalen Jahres-Abonnement. Dies wäre aber im Sinne der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts zur Verhinderung eines Verkehrskollapses kontraproduktiv, da der öV darunter leiden würde und die Gefahr bestünde, mehr MIV auszulösen.  Wir unterstützen aber ausserhalb dieser zur Streichung beantragten Formulierungen die Notwendigkeit in die Richtung einer Verkehrsmengen-Steuerung, um einen Kollaps zu verhindern. Es braucht aber eine neue und differenziertere Formulierung.
38	Risch	1_Gemeinden	G 7.4	ja, aber	Einsatz und Höhe der Gebühren sind sorgfältig zu definieren. Zudem sollten weitere Möglichkeiten zur Beeinflussung der Verkehrsmenge und Routenwahl nicht ausser Acht gelassen werden.
31	Unterägeri	1_Gemeinden	G 7.4	ja, aber	Wir empfehlen den Kernsatz zu präzisieren oder umzuschreiben. Der Kanton strebt für die Mobilität den Grundsatz «pay per use» an.  Zitat Erläuterungsbericht: «Ob zukünftig die Veb fahrenden und zu Fuss Gehenden ihre Infrastrukturen mitfinanzieren müssen, wird die Zukunft zeigen. Mit einer entsprechenden App auf dem Natel wäre dies lösbar.» Wenn der Kanton für den MIV ein road pricing einführen will, ist das die eine Sache. Dass im Kanton Zug, jeder der sein Haus verlässt, zu Fuss oder mit dem Veb, für jeden zurückgelegten Meter zahlen soll, ist doch eher schwer vorstellbar und weltweit einzigartig!
48	ALG	2_Parteien	G 7.4	nein	Das Konzept «pay per use» mag auf den ersten Blick als sinnvoll erachtet werden. Es kann aber nur dann erfolgreich sein, wenn die negativen externen Kosten der Mobilität miteinberechnet werden. Dazu zählen zum Beispiel die negativen Auswirkungen auf die Umwelt durch Abgase, klimaschädliche Treibhausgase oder die Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Lärm. Die jährlichen Kosten belaufen sich gemäss Bundesamt für Raumentwicklung auf 13,4 Milliarden Franken, wobei über zwei Drittel auf den MIV entfallen.  Mobility Pricing ist zwar ein spannender Ansatz, aber er darf nicht zuwider den gesamtgesellschaftlichen Zielen (Umwelt & Klima) laufen. Zudem kann nicht durch den Preis eine Verhaltensveränderung erzwungen werden. Letztlich sind hier die Arbeitgebenden und die Behörden gefragt, welche flexible Arbeitsmodelle und situationsgerechte Bildungsangebote anbieten müssen. Mobility Pricing birgt die Gefahr, dass Personen mit einem tiefen und mittleren Einkommen überproportional negativ belastet werden.

46	die Mitte	2_Parteien	G 7.4	nein	<p>«Der Kanton strebt Massnahmen an und schafft finanzielle Anreize, welche die Verkehrsspitzen brechen und für einen flüssigen Verkehr sorgen».</p> <p>Der Kanton strebt für die Mobilität den Grundsatz «pay per use» an.</p> <p>Der Grundsatz «Pay for use» kann und darf über die Dauer nicht zu generellen Kostensteigerungen führen. Vielmehr sind Konzepte auf der Basis von «pay for use» so auszugestalten, dass damit die die zurückgehenden Einnahmen aus den Treibstoffzöllen nur aber immerhin kompensiert werden können. So generierte Einnahmen sind als gebundene Ausgaben auszugestalten. Um von einer unnötigen und einseitigen Fokussierung auf Kosten wegzukommen, so auch der anderweitig verwendete Ausdruck des «Mobility Pricing», wäre unseres Erachtens ein anderer formulierter Kernsatz hilfreich: «Der Kanton strebt Massnahmen an und schafft finanzielle Anreize, welche die Verkehrsspitzen brechen und für einen flüssigen Verkehr sorgen». Eine solche Formulierung böte den zusätzlichen Vorteil, dass auch andere Massnahmen - ausser Kosten bzw. Gebühren - eingesetzt werden könnten.</p> <p>Weiter ist es bei der Einführung von Massnahmen auf der Basis des Grundsatzes «Pay for use» zentral, dass einzelne Verkehrsmittel für die Kostentragung nicht von vorneherein ausgeschlossen werden dürfen. Eine spätere politische Gewichtung oder gar Befreiung einzelner Verkehrsmittel von der Mittragung der Kosten soll dadurch nicht ausgeschlossen werden.</p>
49	FDP	2_Parteien	G 7.4	ja	
47	SVP	2_Parteien	G 7.4	nein	<p>Die SVP lehnt den Grundsatz (pay per use) entschieden ab, da dieser Begriff ein Synonym für Road Pricing, also Strassenzölle, ist. In einigen Städten der Europäischen Union (EU) werden die Autofahrer täglich zur Kasse gebeten, wenn sie Stadtgebiete befahren. Fasziniert von der neuen Idee, einmal mehr Geld aus den Taschen der Autofahrer zu ziehen, wollen die Mitte-Links-Parteien Road-Pricing auch in der Schweiz einführen. Harmlos als Versuch getarnt, sollen mittelalterliche Strassenzölle einkassiert werden. Damit sollte, gemäss Idee der Initianten, die Verkehrsproblematik in den Ballungszentren gelöst werden. Doch diese Probleme sind in der Schweiz hausgemacht. Es sind die Folgen einer einseitigen, linken Verkehrspolitik.</p> <p>Wenn die Pendler und Kunden mit dem Auto künftig neben hohen Parkplatzgebühren und Bussen auch noch Wegzölle für das Befahren der Städte bezahlen müssen, blutet das Gewerbe in den Innenstädten endgültig aus. Es freuen sich die «grünen Zentren» (grosse Einkaufszentren ausserhalb der Städte). Schon heute fahren immer mehr Konsumenten in diese Einkaufszentren im Grünen. «Schnell hin, schnell weg und erst noch gratis Parkieren», ist die Devise. Da können die Gewerbler in den Städten schon heute kaum mithalten. Wenn künftig auch noch Strassenzölle für das Befahren der Städte geleistet werden müssen, gibt es endgültig keinen Grund mehr für das Einkaufen und Arbeiten in der Stadt.</p> <p>Soweit darf es nicht kommen. Die Verkehrspolitik in den EU-Mitgliedstaaten ist eine andere als die schweizerische. Neben der Verkehrssteuer, der Autobahnvignette, den Abgaben auf Treibstoffen sowie weiteren Abgaben (z.B. LSVA), werden die Verkehrsteilnehmer in unserem Land zur Genüge zur Kasse gebeten. Road-Pricing ist der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt. Die SVP wird sich entschieden gegen solch mittelalterliche Strassenzölle zur Wehr setzen.</p>
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.4	nein	<p>Besser eine allgemeinere Formulierung aber spezifisch auf den MIV (oder soll der Radfahrer bald auch seinen Veloweg zahlen?): z.B. «Der Kanton <b>verfolgt eine verursachergerechte Finanzierung des MIV</b> strebt für die Mobilität den Grundsatz "pay per use" an.»</p> <p>der Kanton kann dies gar nicht für alle Mobilitätsformen kontrollieren (z.B. bei Bahn und Autobahnvignette). Hier ist wohl ganz klar spezifisch das Auto gemeint und das lediglich auf der Kantonsstrasse. Ausserdem legt man in diesem Satz wiederum ein Umsetzungsaspekt fest der zu sehr einengt.</p>
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.4	ja, aber	<p>Im Grundsatz stimmen wir dem System «pay per use» zu. Wir sind aber der Meinung, dass sich der Kanton Zug bei dieser Thematik mit Pilotprojekten und als Pilotkanton zurückhalten sollte. Wir erwarten, dass bei einer allfälligen Einführung von Mobility Pricing Mobilitätsteilnehmer, die auf persönliche, motorisierte Fahrzeuge angewiesen sind (Gewerbe, Logistik, Spitex, etc.), und klassische «Pendler» differenziert betrachtet werden. Ebenso, darf «Autofahren» nicht nur noch für gut situierte Mobilitätsteilnehmer erschwinglich sein.</p>
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.4	ja, aber	<p>Im Grundsatz stimmen wir dem System «pay per use» zu. Wir sind aber der Meinung, dass sich der Kanton Zug bei dieser Thematik mit Pilotprojekten und als Pilotkanton zurückhalten sollte. Wir erwarten, dass bei einer allfälligen Einführung von Mobility Pricing Mobilitätsteilnehmer, die auf persönliche, motorisierte Fahrzeuge angewiesen sind (Gewerbe, Logistik, Spitex, etc.), und klassische «Pendler» differenziert betrachtet werden. Ebenso, darf «Autofahren» nicht nur noch für gut situierte Mobilitätsteilnehmer erschwinglich sein.</p>
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	G 7.4	nein	<p>Den formulierten Grundsatz «pay per use» lehnen wir ab. Einerseits sind wir der Meinung, dass dies nicht kantonal geregelt werden kann, da hier ein Standortvorteil aufgegeben wird bzw. eine Wettbewerbsverzerrung auftreten würde. Andererseits würde damit eine Teuerung forciert + so wie wir diese in unserem Gewerbe momentan auf spezifische Baumaterialien erfahren. Auch befürchten wir damit, insbesondere in unserem Kanton, dass sich Besserbegüterte wenig darum kümmern und so der erwartete Effekt ausbleibt. Zugleich führt das zu einer Benachteiligung der Wenigerbegüterten. Dies würde zwangsläufig zu einer Zweiklassengesellschaft führen. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, sind andere Mittel zu finden, resp. Massnahmen zu treffen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass es sich bei der angestrebten Preisdifferenzierung eben gerade nicht um einen «pay per use»-Ansatz im eigentlichen Sinne handelt. Denn Fakt ist: Zwei Verkehrsteilnehmer, welche die identische Strecke zu unterschiedlichen Zeiten fahren, werden unterschiedlich stark zur Kasse gebeten. Es kommt zu einer ungleichen Belastung der Verkehrsteilnehmer + völlig losgelöst von der Menge tatsächlich konsumierter Mobilität. Diesem Ansatz inhärent ist die Annahme, der Konsum von Mobilität sei gänzlich flexibel. Man negiert, dass äussere Rahmenbedingungen wesentlich den Zeitpunkt des Mobilitätskonsums bestimmen. Kurzum: Niemand steht freiwillig im Stau.</p> <p>Die GZGU ist auch klar der Ansicht, dass der Kanton die schweizweite Einführung von Mobility Pricing nicht unterstützen darf (G 7.4, M 4.1, 2. Grundsatz), da mit weiteren, absurden Entwicklungen zu rechnen ist. So wird im raumplanerischen Bericht bereits jetzt die Frage aufgeworfen, ob künftig auch die Fussgänger (!) mittels permanenten Tracking für ihre Spaziergänge zur Kasse gebeten werden sollen (Raumplanerischer Bericht 21/1, S. 46). Der Raumplanerische Bericht konstatiert, dass dies mit einer entsprechenden App bereits heute möglich wäre. Wir nehmen diese Aussagen mit grossem Befremden zur Kenntnis und warnen eindringlich vor diesbezüglichem staatlichem Aktivismus. Wenn zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen selbst die Fussgänger permanent getrackt werden sollen, so wird definitiv am Ziel vorbeigeschossen.</p>
18	Hauseigentümerverband Zugerland HEV	4_Organisationen	G 7.4	ja, aber	<p>Wir unterstützen grundsätzlich «pay per use» Lenkungsansätze, soweit diese wirksam und nicht nur eine neue Einnahmequelle des Staates sind. Im Gegenzug zu den Einnahmen aus «pay per use» Modellen sollen allgemeine Steuern oder die heutigen Perimeterbeiträge für derartige Strassenabschnitte gesenkt werden. Ebenso darf mit solchen «pay per use»-Modellen nicht eine einseitige Belastung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Auch öffentliche Verkehrsangebote sollten nach dem Prinzip der Kostenwahrheit beurteilt und entsprechend tarifiert werden. Der Gesetzgeber sollte jedoch in stark belasteten Wohngebieten offen bleiben für andere, bewährte Formen der Verkehrs- und Lärmberuhigung (z. B. reduzierte Geschwindigkeiten genereller Art oder nach Tageszeit, Nachtfahrverbote usw.).</p>



50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	G 7.4	nein	<p><b>streichen</b></p> <p>Diese Änderung ist ersatzlos zu streichen, da der Grundsatz nicht zweckmässig und zielführend, resp. gesellschaftlichen und wirtschaftlichen ungerecht ist. Ein «pay per use»-Mecano benachteiligt ökonomisch schwächere Verkehrsteilnehmer, sei es Privatpersonen als auch Unternehmungen und bevorzugt stattdessen Finanzstarke. Diese scheinbare 'Gleichbehandlung' bewirkt im Gegenteil eine Form der Ungerechtigkeit, diese wiederum führt früher oder später zu unerwünschten Konflikten. Wir empfehlen dringen davon abzusehen und die gewünschten Ziele mit anderen, gesellschafts- und wirtschaftsverträglichen Konzepten und Massnahmen, zu realisieren.</p> <p>Last but not least verletzt ein Mobility Pricing à la «pay per use» die Bundesverfassung, den darin steht in Art. 82 Abs 3 «Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei».</p>
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.4	nein	<p>Der Kanton Zug soll sich dezidiert aus weiteren Pilotprojekten raushalten. Eine rein kantonale Lösung lehnen wir ab.</p> <p>Obwohl der Grundsatz (pay per use) in vielen Bereichen unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens stimmt, öffnen wir damit die Büchse der Pandora. Wir sind überzeugt, dass der Begriff pay per use zügig durch Mobility Pricing abgelöst wird, was wir kategorisch ablehnen, Wir sind aber dezidiert der Meinung, dass dies nicht auf Kantonsebene geregelt werden kann, da man damit zum einen potentielle Standortvorteile aufgibt und zum anderen Wettbewerbsverzerrungen herbeiführt, was nicht im Sinne der Wirtschaft ist.</p> <p>Bei einer Einführung fürchten wir einen negativen Effekt. Es ist offensichtlich, dass es sich bei der angestrebten Preisdifferenzierung eben nicht um «Pay per use» handelt. In diesem Fall würden zwei Verkehrs- (Mobilitätsteilnehmer), die dieselbe Strecke zu unterschiedlichen Zeiten nutzen, verschieden stark belastet werden, obwohl die konsumierte Mobilitätsleistung die gleiche ist. Man vergisst aber, dass äussere Rahmenbedingungen das Verhalten beeinflussen.</p> <p>Nicht zu unterschätzen ist die damit verbundene Splittung der Mobilitätscommunity in solche, die sich das leisten können und andere, die sich das nicht leisten können. Diese Aussage gilt nicht nur für die Wirtschaft. Die Gefahr der Bildung einer Zweiklassengesellschaft ist evident.</p> <p>Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass ein Pay per Use System für alle, d.h. Fussgänger, Langsam-, Schnellverkehr, öV usw. gelten würde, was zu grossen politischen Diskussionen führen würde. Man stelle sich vor, wir müssen den Fussgängern beibringen, dass sie für ihren Spaziergang ab sofort bezahlen müssten. Wie schon erwähnt, sind wir nicht der Meinung, dass E-Mobilität ihren Beitrag an den Kosten nicht bezahlen muss.</p>
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.4	ja	Der öV hat in den letzten Jahren seine Vertriebsplattformen national zentralisiert. Die Systeme könnten auch zeitgestaffelte Preise ausgeben. Dies müsste aber national koordiniert geschehen.
14	Firma x	5_Private	G 7.4	Frage	Was ist unter Vollkostentragung nach Verursacherprinzip zu verstehen? Wie soll der Grundsatz «pay per use» im öV und MIV konkret umgesetzt werden?
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.4 / M4	ja, aber	<p>Dieser Grundsatz ist zu begrüessen, soll jedoch <u>nicht</u> auf die Velofahrenden (ohne Antriebsunterstützung) und zu Fuss Gehenden hinuntergebrochen werden.</p> <p>Ein wichtiger Kernsatz der Zuger Mobilitätspolitik ist die verursachergerechte Mobilität («pay per use»). Dies bedeutet, dass die Konsumentin oder der Konsument anstelle von indirekten Steuern, Abgaben und Einheitstarifen leistungsbezogene Preise für die bezogenen Dienstleistungen oder Produkte bezahlt. Damit schafft das knappe Gut «Verkehrskapazität» einen Anreiz, sein Mobilitätsverhalten kostenbewusst zu gestalten. Nur wer eine Leistung bezieht, soll dafür bezahlen.</p>
60	Bund (ARE)	0_Bund	G 7.5	ja, aber	<p>Im Kernsatz G 7.5 schreibt der Kanton folgendes: «Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere und umweltverträgliche Infrastrukturen für die Mobilität. Dazu sichern sie eine sehr gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft. (...)». Obwohl sich der Bund grundsätzlich an diesen Kernsatz hält, erkennt er insbesondere im zweiten Satz eine Handlungsanweisung, die ihn in Bezug auf den Nationalstrassenausbau in die Pflicht nehmen könnte. Der Bund macht den Kanton darauf aufmerksam, dass kantonale Richtpläne keine Handlungsanweisungen für den Bund enthalten können und fordert ihn auf, im Rahmen der Überarbeitung «Bund» aus der Formulierung zu streichen</p> <p><b>Auftrag für die Überarbeitung: Der Bund fordert den Kanton Zug auf, im Rahmen der Überarbeitung «Bund» aus dem Kernsatz G 7.5 zu streichen und diesen wie folgt zur formulieren: «Bund, Kanton und Gemeinden planen (...)»</b></p>
41	Baar	1_Gemeinden	G 7.5	ja, aber	<p>Der Kernsatz ist um die Thematik der siedlungsverträglichen Strassenräume zu ergänzen.</p> <p>Der Gemeinde Baar ist es ein Anliegen, sichere und umweltverträgliche Infrastrukturen zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Die Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen hat auch einen starken Einfluss auf den Strassenraum und die angrenzenden Siedlungsgebiete. Deshalb sind siedlungsverträgliche Strassenräume gleich wichtig wie eine sichere und umweltverträgliche Infrastruktur.</p>
25	Hünenberg	1_Gemeinden	G 7.5	nein	<p>«Hünenberg» ist hier wie anderswo innerhalb des Vernehmlassungsentwurfs in vergleichbaren Aufzählungen zu ergänzen, da Hünenberg Bestandteil der erwähnten geografischen Achse ist. Insbesondere verweisen wir auf die vorgesehene erhebliche Nutzungsverdichtung des Arbeitsplatzgebietes Bösch, weshalb dieses in wachsender Wechselwirkung zum Mobilitätskonzept stehen wird und im Mobilitätskonzept mittels Nennung von Hünenberg auch entsprechend abzubilden ist. Zudem soll jeweils der Oberbegriff «Stadtlandschaft» in Klammer ergänzt werden.</p> <p>Bei den aufgeführten Gemeindeaufzählungen zum Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar (Ziffer 5.1 &gt; 2.5 und 6.) und den Arbeitsplatzgebieten auf der Achse Baar-Zug-Steinhausen-Cham Rotkreuz (Erläuterungen 2.1) ist jeweils Hünenberg aus nicht nachvollziehbaren Gründen nicht erwähnt worden. Dies ist nicht zuletzt im Hinblick auf die Ausbaupläne im Arbeitsplatzgebiet Bösch zu korrigieren.</p>
17	Oberägeri	1_Gemeinden	G 7.5	ja, aber	<p>Grundsatz «pay per use» in Verbindung mit M 4.1 und die Unterstützung der schweizweiten Einführung von Mobility Pricing soll Verkehrsspitzen brechen.</p> <p>Die Einführung von Mobility Pricing stellt eine neue Abgabe für den Individualverkehr dar. Die Mehrheitsfindung in der Bevölkerung für diese neue «Steuer» dürfte umstritten sein. Der Kanton soll sich deshalb auch für andere Lösungsansätze einsetzen, mit denen die Verkehrsspitzen während der Hauptverkehrszeiten gebrochen werden können.</p>
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	G 7.5	ja, aber	<p>Der Kernsatz G 7.5 ist gemäss den Erwägungen zu überprüfen und anzupassen.</p> <p>Die Schwerpunkte des Kernsatzes sind aus Sicht der Stadt zu einseitig auf die verkehrlich-infrastrukturellen Aspekte ausgerichtet. Es fehlt insbesondere der Bezug zur Wohnbevölkerung und einem attraktiven Stadtraum mit urbanen Zentren und florierendem Gewerbe (Lebens- und Aufenthaltsqualität). Auch im Rahmen der Infrastrukturplanung ist eine gesamtheitliche Betrachtung vorzunehmen. Ebenso sind die Handlungen unter Berücksichtigung dieser zentralen Bedürfnisse zu überprüfen und entsprechend anzupassen.</p>

48	ALG	2_Parteien	G 7.5	ja, aber	Der Kernsatz ist grundsätzlich in Ordnung, auch wenn er etwas umständlich formuliert ist. Wir fragen uns was mit umweltverträglichen Infrastrukturen gemeint ist. Wenn damit gemeint ist, dass das Überangebot an MIV Parkplätzen im Kanton Zug in Zukunft reduziert werden soll (da nicht umweltverträglich), sind wir mit dem Regierungsrat einverstanden. Gleichzeitig fordern wir den Regierungsrat auf, gemeinsam mit den Gemeinden die Lücken bezüglich den zu wenigen Parkplätzen für den Veloverkehr, möglichst rasch zu schliessen.  Die Infrastrukturen sollen nicht nur mit den Nachbarn abgestimmt sein, sondern auch den Vorgaben und Forderungen des Bundes entsprechen. So etwa braucht eine überkantonale Verbindung aller Velowege, was heute nicht der Fall ist. So hört etwa der kantonale Veloweg von Kappel am Albis in Richtung Baar an der Kantonsgrenze auf. Wir fordern die Regierung auf, bei diesen überkantonalen Verbindungen rasch vorwärtzumachen.
49	FDP	2_Parteien	G 7.5	ja	
47	SVP	2_Parteien	G 7.5	ja, aber	Diese Inhalte unterstützen wir weitgehend. Wichtig ist aber eine klare Prioritätensetzung und die Punkte anzugehen, die am schnellsten Wirkung zeigen; bestehende Lösungen sind einfacher zu verbessern, als neue Trassen zu entwickeln. Wichtig ist die Infrastruktur möglichst effizient zu bewirtschaften und zu digitalisieren.  Die Flächennutzung ist zu optimieren, aber es darf keine Vermischung innerhalb der Flächen zwischen Langsamverkehr und Schnellverkehr geben. Dadurch würde das gesamte System verschlechtert.
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.5	nein	«Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere und umweltverträgliche <b>nachhaltige</b> Infrastrukturen für die Mobilität. <b>Dabei sollen kommunale, kantonale und nationale Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft gleichberechtigt berücksichtigt werden.</b> Dazu sichern sie eine sehr gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft. Die Infrastrukturen sind <b>in Abstimmung und wo sinnvoll gemeinsam</b> mit den Nachbarn <b>koordiniert zu entwickeln.</b> »  Der Kernsatz ist paradox. Jede zusätzliche Asphaltierung ist per se nicht umweltverträglich! Der Begriff ist veraltet und greift zu kurz. Die Mobilität muss Nachhaltig sein! Hier verhält sich der Kanton zu einfältig und selbstbezogen. Vor lauter übergeordneter Erreichbarkeit kommt man in der eigenen Gemeinde kaum mehr über die Strasse. Der Kanton greift hier viel zu stark in die Hoheit der Gemeinde ein! Die Gemeinden müssen selber entscheiden können bis wo die Erreichbarkeit gehen soll. Der MIV muss neu gedacht werden, der ÖV auch. Es braucht neue Konzepte für alternative Fortbewegungsmittel - lautlos, immissionsarm, umweitschonend, sicher, attraktiv, günstig, effizient und im Sinne einer qualitativen Gestaltung der Umwelt.
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.5	ja	Wir sind mit den Inhalten einverstanden. Ob der Fokus auf «zu Fuss gehen» eine romantische Vorstellung oder doch eine ernst zu nehmen Alternative ist, können wir schwer abschätzen, stellen letztgenanntes aber eher in Frage.
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.5	ja	Wir sind mit den Inhalten einverstanden. Ob der Fokus auf «zu Fuss gehen» eine romantische Vorstellung oder doch eine ernst zu nehmen Alternative ist, können wir schwer abschätzen, stellen letztgenanntes aber eher in Frage.
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	G 7.5	ja, aber	«... sichern sie eine sehr gute <b>angemessene</b> übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit...»
43	WWF	4_Organisationen	G 7.5	ja, aber	«... sichern sie eine sehr gute <b>angemessene</b> übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit...»
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.5	ja, aber	Diese Inhalte unterstützen wir weitgehend. Wichtig ist aber eine klare Prioritätensetzung und die Punkte anzugehen, die am schnellsten Wirkung zeigen; bestehende Lösungen sind einfacher zu verbessern, als neue Trassen zu entwickeln. Wichtig ist die Infrastruktur möglichst effizient zu bewirtschaften und zu digitalisieren, erwähnt haben wir das Beispiel der Lichtsignalanlagen auf dem heutigen Standard.  Die Flächennutzung ist zu optimieren, aber es darf keine Vermischung innerhalb der Flächen zwischen Langsamverkehr und Schnellverkehr geben. Dadurch würde das gesamte System verschlechtert.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.5	ja, aber	«Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere, <b>wesensgerechte</b> und umweltverträgliche Infrastrukturen für die <b>jeweiligen Mobilitätsformen</b> . Dazu sichern (...)»  Jede Mobilitätsform und so auch der öV braucht eine Infrastruktur, um ihren Auftrag erfüllen zu können. Ohne dies kann der Nutzen nicht vollständig erfolgen und die Investitionen verpuffen.
14	Firma x	5_Private	G 7.5	nein / Fehler	Erläuterung 2.5: Die Aussage «zuletzt setzte er 2020 den Halbanschluss Rotkreuz Süd und einen kleinen Bügel ins Industriegebiet in Rotkreuz fest» stimmt nicht. Die Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch) ist als Zwischenergebnis im Richtplan (V 3.3 Nr. 6) aufgenommen.  Abschnitt im raumplanerischen Bericht anpassen.
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.5 / M5	ja, aber	Die Gemeinde Steinhausen beantragt, diese Prüfung [ <i>Halbanschluss Steinhausen Süd, Anmerkung ARV</i> ] vorzuziehen und nicht erst im Jahr 2035 vorzunehmen. Insbesondere sollen zeitnah die entsprechenden Baulinien festgelegt werden, damit die Gebiete (Steihuser Allmend) entwickelt werden können.  Der Kernsatz und die Handlungen, unter Berücksichtigung des Anliegens bezüglich Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd, sind zu begrüßen.  Als langfristige Option soll das Kantonsstrassennetz mit dem zusätzlichen Halbanschluss Steinhausen Süd besser an die Hauptschlagader angebunden werden. Mit Blick auf die äussere Lorzenallmend (2000 - 2500 Einwohnerinnen und Einwohner und 3000 - 3500 Beschäftigte) wird ein beträchtlicher Mehrverkehr generiert. Es ist nicht zu erwarten, dass dieser Mehrverkehr ausschliesslich über den Knoten Alpenblick geführt wird. Zahlreiche Fahrzeuge werden auch die Route über die Knonauerstrasse in Steinhausen beanspruchen. Nebst den weiteren Entwicklungsgebieten in Steinhausen besteht die Befürchtung, dass die Knonauerstrasse diesen Mehrverkehr nicht schlucken kann. Der vorgesehene Halbanschluss Steinhausen Süd würde hier viel Abhilfe schaffen und auch dem Konzept, den Verkehr möglichst schnell auf übergeordnete Netze zu führen, entsprechen. Dieser Halbanschluss ist auch ohne Verlängerung der General-Guisan Strasse sinnvoll. Mit der Realisierung «Äussere Lorzenallmend» ist der Halbanschluss zwingend zu realisieren.
25	Hünenberg	1_Gemeinden	G 7.6	ja, aber	Im Leitsatz wird keine Aussage zum ruhenden Verkehr gemacht. Dies muss jedoch unbedingt gemacht werden, damit die Umsetzung zu den Erklärungen der Handlungsfelder stattfinden können. Selbst in den Erläuterungen zu den Handlungsfeldern unter Punkt 1 und 2 werden relativ schwammige Aussagen formuliert. Hier benötigen die Gemeinden klarere Meinungen. Ebenfalls muss berücksichtigt werden, dass in Zukunft unter dem Begriff "ruhender Verkehr" es sich nebst Autos und Velos auch z.B. um Scooter, e-Biks etc. handeln könnte.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	G 7.6	ja	Der Kernsatz G 7.6 entspricht den übergeordneten Grundsätzen der Raumplanung auf Bundesebene und wird von der Stadt unterstützt.

48	ALG	2_Parteien	G 7.6	ja, aber	<b>Überarbeiten und stärkeren Fokus auf die Verkehrssystemen bzw. den Verkehrsmix der verdichteten Siedlungsstruktur im Kanton Zug. Es braucht eine konsequente Förderung des flächeneffizienten Velos, der Wege für Fussgänger*innen, sowie des ÖV.</b>  Das angestrebte Wachstum kombiniert mit der inneren Verdichtung, verändert auch den Verkehrsmix. Der Kanton läuft mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept Gefahr, dass leider wie bisher die Verkehrssysteme der Siedlungsentwicklung hinterherhinken. Diesen Missstand zu beseitigen, wäre die zentrale Aufgabe eines Mobilitätskonzeptes.
49	FDP	2_Parteien	G 7.6	ja	Wir sind mit diesen Inhalten einverstanden.
47	SVP	2_Parteien	G 7.6	ja	
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.6	nein	Dieser Satz ist zu wenig konsequent formuliert. Die Siedlungsentwicklung und die Erstellung von Mobilitätsinfrastruktur beruhen auf völlig unterschiedlichen Prozessen und können in dem Sinne gar nicht abgestimmt werden! Die Abstimmung zum Stadttunnel ist hier ein gutes Beispiel. Die Verdichtung war durch den letzten Richtplan bereits frei gegeben - für die Verkehrsinfrastruktur mussten erst Abstimmungen abgehalten werden. Fallen diese negativ aus verfügt der Kanton aber bisher über keine Handhabe, die Verdichtung entsprechend zu stoppen oder zumindest zu verzögern. Entweder man findet hier neue Instrumente oder man setzt die Infrastrukturprojekte (wie es schon bei einigen Sondernutzungsplanungen gemacht wird) der Verdichtung voraus.  <b>Vorschlag: «Die Infrastruktur für die Mobilität und die Entwicklungen der Siedlungen sind aufeinander abzustimmen.» ODER «Die Entwicklungen der Siedlungen muss mit der Erstellung der Infrastruktur für die Mobilität einhergehen.»</b>
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.6	ja	Bei diesem Punkt sind wir einverstanden.
24	Baumeisterverband Zug BVZ	4_Organisationen	G 7.6	ja, aber	Über Planungsinstrumente soll mit Anreizen Raum für Sharing Angebot geschaffen werden können, nicht aber mit Gesetzen, Verordnungen oder Anordnungen.
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.6	ja	Bei diesem Punkt sind wir einverstanden.
27	Gewerbeverband Kanton Zug	4_Organisationen	G 7.6	ja, aber	Über Planungsinstrumente soll mit Anreizen Raum für Sharing Angebot geschaffen werden können, nicht aber mit Gesetzen, Verordnungen oder Anordnungen.
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.6	ja	Wir sind mit diesen Inhalten einverstanden.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.6	ja	Eine verstärkte Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung ist dringend notwendig. Dabei ist der verstärkten inneren Verdichtung und damit einhergehenden Urbanisierung Rechnung zu tragen. Dementsprechend sind auch die Mobilitätsformen des urbanen Raumes stärker zu fördern.
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.6 / M6	ja	Der Kernsatz und die Handlungen sind zu begrüßen.  Die Planungen sollen sich auf zukunftstaugliche Infrastrukturen für neue Mobilitätsformen ausrichten. Im Rahmen von Bebauungsplänen sowie auch im Parkplatzreglement ist dies zu berücksichtigen.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	G 7.7	ja, aber	Die Stadt steht hinter dem Anliegen, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Der Grundsatz Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität ist insbesondere auch beim übergeordneten Strassennetz anzuwenden und führt folglich dazu, dass infrastrukturelle Ausbauabsichten, wie etwa die «Ertüchtigung» der Chamer- und Nordstrasse, auch unter diesem Aspekt kritisch zu hinterfragen sind.
48	ALG	2_Parteien	G 7.7	ja, aber	Wir können grundsätzlich mit dem Begriff «Software und Hardware» leben, wenn es der allgemeinen Verständlichkeit im Regierungsrat, der Verwaltung und der Bevölkerung dient. Verschiedene Erfahrungen zeigen jedoch klar auf, dass ohne eine aktive Steuerung der Mobilität wenig erreicht wird. Es braucht dem Sinne eine Verknappung der veralteten Hardware und nicht immer wieder halbpatzige Updates. Irgendwann ist eine Hardware & ein Rechner nicht mehr brauchbar und die Verknappung eines veralteten Produktes führt dazu, dass neue Produkte entwickelt werden. Sowohl in der IT wie auch im Verkehr gibt es sicherlich Nostalgiker*innen, welche am liebsten noch mit einer mit Kohlen betriebenen Dampflokomotive herumfahren möchten. Für sie gibt es Museen und Vereine, die sich darum kümmern. Für alle anderen braucht es eine innovative und zukunftsorientierte Mobilität, welche sich nicht nur um die Bedürfnisse der Individuen kümmert, sondern auf die gesamtgesellschaftlichen Interessen fokussiert.
49	FDP	2_Parteien	G 7.7	ja	Dieses Kapitel ist wichtig, nur muss das bisherige Schlagwort mit konkretem Inhalt gefüllt werden.
47	SVP	2_Parteien	G 7.7	ja, aber	
40	BAU FORUM ZUG	4_Organisationen	G 7.7		hier muss auf Transparenz bei öffentlichen Ausschreibungen geachtet werden.
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	G 7.7	ja	Dieses Kapitel ist fundamental wichtig, nur muss das bisherige Schlagwort mit konkretem Inhalt gefüllt werden .  Wichtig ist, zügig im Markt zu eruieren, wer schon was weiss und hat. Wir wissen, dass der Kanton Aargau diesbezüglich schon weit ist . Also ist es intelligent und effizient, dieses Know how abzuholen.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	G 7.7	ja, aber	«Kanton und Gemeinden nutzen die Chance der Digitalisierung für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik <b>und digitalisieren ihre Infrastruktur.</b> »  Die Digitalisierung im Verkehrswesen nimmt kontinuierlich zu. Gerade im Bereich der Infrastruktur hat der Kanton Zug Nachholbedarf (Details vgl. Kapitel 3.5 M7 Digitalisierung). Die Digitalisierung der Infrastruktur ist vor allem auch hinsichtlich neuer Formen wie z.B. autonomes Fahren von zentraler Bedeutung und sollte forciert werden (Learning aus Projekt MyShuttle ).
21	Steinhausen	1_Gemeinden	G 7.7 / M7	ja	Der Kernsatz und die Handlungen sind zu begrüßen.  Zur Planung von Infrastrukturen sind Daten zum Mobilitätsverhalten äusserst wertvoll. Bevor neue Infrastruktur gebaut wird, soll diese optimiert genutzt werden. Aus diesem Grund sind Lösungen zu suchen, damit alle Plattformen, welche vom Staat mitsubventionierte Dienstleistungen verkaufen, solche Daten der Allgemeinheit zur Verfügung stellen müssen.
44	Menzingen	1_Gemeinden	neu	neu	Der Busverkehr soll kantonsübergreifend optimiert werden, und zwar auch im Berggebiet, beispielsweise von Menzingen via Hütten nach Schindellegi.

50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	neues G	neu	<p>G 10 Ziele zur Umwelt und Nachhaltigkeit</p> <p>G 10.1 Kanton und Gemeinden räumen den Anliegen der Umwelt einen mindestens so grossen Stellenwert ein, wie der Gesellschaft und der Wirtschaft, ganz im Sinne der Nachhaltigkeit.</p> <p>G 10.2 Kanton und Gemeinden erarbeiten einen Richtplan 'Umwelt'. Der Kanton führt diese zusammen, koordiniert und ergänzt sie mit den kantonalen Intentionen.</p> <p>G 10.3 Im Richtplan 'Umwelt' sind allfällige Defizite zu benennen, zu verorten, zu qualifizieren und zu quantifizieren. Er besteht aus einem Plan mit Bericht. Darin ist aufzuzeigen, welche Massnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden und mit welchen Kosten zu rechnen ist.</p> <p>G 10.4 Gemeinden und Kanton überprüfen im 5-Jahres-Rhythmus den Stand und die Zielerreichung, justieren entsprechend nach und geben den Exekutiven und der Bevölkerung darüber Rechenschaft ab.</p>
56	SP Kanton Zug	2_Parteien		nein	<p>Antrag: Der Bericht ist zu überarbeiten, in dem Sinn, dass der Kanton konkrete Massnahme vorschreiben und Rahmenbedingungen setzen muss, um die Mobilität zu steuern. Lediglich Hinweise auf Interessenunterstützung bei anderen Behörden genügen nicht.</p> <p>Der Hinweis im Bericht (S. 43), dass es die einzig richtige Lösung nicht geben, sondern die flächeneffizienteren Nutzungen situationsgerecht verteilt werden solle, ist ungenügend. Es wäre gerade Inhalt eines Konzepts oder des Richtplans, Lösungen aufzulisten bzw. anzusprechen und Ziele zu formulieren. Das fehlt völlig.</p> <p>Der Bericht zum Mobilitätskonzept zeigt, dass der Kanton seine Verantwortung nicht wahrnehmen will oder dass er zumindest keine Ideen hat, wie ein Mobilitätskonzept durch Richtplanvorgaben gesteuert werden könnte. Im Grundtenor kommt zum Ausdruck, dass die Privaten die Probleme lösen sollen resp. werden (Bericht S. 53 Ziff. 3). Staatliche Unterstützung oder finanzielle Anreize werden bereits abgelehnt (Bericht S. 43 f.).</p> <p>Es werden im Bericht bestehende Projekte erwähnt oder Entwicklungen angesprochen (z.B. Digitalisierung, Elektroautos, Homeoffice), die sich möglicherweise stark, allenfalls schnell, durchaus aber auch nur vorübergehend auf die Nutzung der Verkehrswege auswirken können.</p>
56	SP Kanton Zug	2_Parteien		neu	<p>Antrag: Im Bericht soll ergänzt werden, dass der Kanton in Ortszentren generelle Tempozonen 30 anstrebt.</p> <p>Die Temporeduktion ist eine Massnahme, um diesen Mischverkehr sicher zu machen, das bestätigt der Bericht in den Grundzügen (Bericht S. 43 Ziff. 1.3). Es ist aber nicht verständlich, dass diese Reduktionen nur in «den eng begrenzten Ortskernen anzupassen (sein)».</p>
56	SP Kanton Zug	2_Parteien		neu	<p>Antrag: Der Bericht soll Anreizmassnahmen für Elektrobezugsstellen enthalten, damit der Entwicklung Rechnung getragen werden kann.</p> <p>Antrag: Im Bericht soll enthalten sein, dass der Kanton i.d.R. auf Umfahrungsstrassen und Stadttunnel verzichtet.</p> <p>Massnahmen werden aufgeführt (Bericht S. 40 ff.), die der Kanton - z.B. aus Kompetenzgründen - nicht beeinflussen kann (Benutzung der Sicherheitsstreifen auf Autobahnen, Bericht S. 52 f.) oder nicht beeinflussen will. Der Bericht spricht auch von Park- &amp; Ride-Möglichkeiten bei den Autobahnanschlüssen, ohne dazu genaueres untersucht zu haben (Zweckmässigkeit). Auch der Hinweis auf ein Mobilitätsmanagement der Mitarbeitenden der Staatsverwaltung (Bericht S. 41), welcher sich an Beispielen aus der Zuger Wirtschaft (Roche, Porsche, V-Zug) orientiert, sieht etwas ratlos aus. Als «konkrete» Massnahme wird dann der «Information» das Wort geredet (Bericht S. 41 Ziff. 3 und 5). Es herrscht Ratlosigkeit und der Staat bzw. der Regierungsrat nimmt seine Führungsverantwortung (gouverner c'est prévoir) nicht wahr.</p> <p>Gerade die Ausführungen über die flächeneffiziente Mobilität (Bericht S. 42) zeigt die Worthülsen auf: Es wird analog zum politischen Willen zur Verdichten nach «Innen» verlangt, dass die Flächen der Strassen effizienter genutzt werden sollen. Die Verdichtung nach Innen betreffen aber nur baurechtliche Massnahmen (zusätzliche Wohnungen), über die Belegungsdichte der einzelnen Wohnungen wurde bei der Diskussion um das Raumplanungsgesetz nicht gesprochen. Welche Massnahmen für die vermehrte bzw. verdichtete Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu erlassen sind, kann dem Bericht nicht entnommen werden. Es wird einzig auf den Besetzungsgrad pro Auto hingewiesen (Bericht S. 42) und nicht einmal abgehandelt, ob man Autos mit zu wenig Insassen, gar nicht in gewisse Ortschaften des Kantons Zug einlassen soll.</p> <p>An sich findet man einen konstruktiven Ansatz für die Nutzung der Verkehrsflächen in Ortszentren (Bericht S. 43 Ziff. 1.3). Als Alternative für Ortszentren ohne klassische Umfahrungsachsen ist der «Mischverkehr» im Zentrum zu prüfen. Im gleichen Satz wird dieser Ansatz aber wieder abgewürgt. Mischverkehr soll nur geprüft werden, «wenn absehbar ist, dass in Zukunft keine neue übergeordnete Umfahrung möglich ist». Der Regierungsrat muss sich hier klar äussern, ob solche Umfahrungen oder Stadttunnels noch sinnvoll oder möglich sind.</p>

Richtplananpassung Mobilitätskonzept Handlungen					20.12.2022
Laufnr.	Eingabe von	Eingabegruppe	Thema / Kapitel	Zustimmung	Antrag / Begründung
25	Hünenberg	1_Gemeinden	allg	Hinweis	Wir machen beliebt, die mehrfach verwendete Begrifflichkeit «Zugerinnen und Zuger» einer Überprüfung zu unterziehen, da sich das Konzept nicht nur an die im Kanton Zug wohnhafte Bevölkerung und unter anderem auch an die hier wohnenden Ausländerinnen und Ausländer, die wiederum nicht Zugerinnen und Zuger sind, richtet.
25	Hünenberg	1_Gemeinden	allg	Hinweis	Die Begrifflichkeit «der Kanton» wird nicht einheitlich verwendet. Einmal ist damit die politische Grösseneinheit des Kantons innerhalb der Schweiz gemeint (Bsp. G 7.2 M 2.1 Ziffer 1). Ein anderes Mal wird damit die kantonale Verwaltung im Sinne einer Abgrenzung zu den Gemeindeverwaltungen oder der Wirtschaft usw. gemeint (Bsp. G 7.2 M 2.1 Ziffer 4 und weitere Textstellen). Diese Inhalte sind nicht deckungsgleich und werden trotzdem mit dem gleichen Begriff verwendet.
25	Hünenberg	1_Gemeinden	allg	Hinweis	Wir beobachten verschiedenenorts, dass die Formulierungen rein aus Sicht der kantonalen Verwaltung erfolgt sind. Dies ist in den einzelnen Formulierungen zu korrigieren. Bsp. G 7.2 M 2.1 Ziffer 2, wo der Kanton und die Gemeinden erwähnt sind vs. die ergänzenden Erläuterungen in Ziffer 2, wo nur noch der Kanton, aber nicht die Gemeinden (Korporationsgemeinden usw.) erwähnt werden.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	allg	ja, aber	<p><input type="checkbox"/> Grundsätzliches</p> <p>Die Stadt Zug unterstützt das Anliegen, die bestehenden Ausführungen zum Verkehr, welche auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzepts von 2001 beruhen, durch die Integration eines an die veränderten Gegebenheiten angepassten Mobilitätskonzepts im Richtplan zu ersetzen. Die konkreten «Handlungen» auf Stufe der Richtplanung sind teilweise bereits zu konkretisiert, wodurch die Gemeinden in Fragen der verkehrlichen Entwicklung unnötig eingeschränkt werden. Das Mobilitätskonzept fokussiert zudem (zu) stark auf die positiven Aspekte einer uneingeschränkten Mobilität, Themen wie Lärm oder Flächenverbrauch (z.B. nachfrageorientierter Ausbau Chamerstrasse/Nordstrasse) werden aus Sicht der Stadt zu wenig berücksichtigt. Umgekehrt führen übergeordnete Grundsätze aus dem Mobilitätskonzept nicht zu den aus städtischer Sicht notwendigen Anpassungen im Richtplan (vgl. nachfolgende Ausführungen).</p> <p><input type="checkbox"/> Wirkung des neuen Mobilitätskonzepts auf den Richtplan</p> <p>Eine neue zukunftsweisende Verkehrsstrategie sollte dazu führen, dass bestehende Richtplaneinträge überprüft und wo nötig revidiert werden. Zukünftige Vorhaben oder Entwicklungen (Zielzustände) sind abzubilden. Aus Sicht der Stadt Zug fehlen etwa fürs Zuger Stadtzentrum hinlängliche Massnahmen, welche zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität beitragen. Eine solche Massnahme könnte beispielsweise die Anpassung der übergeordneten Verkehrsabwicklung beinhalten (langfristiges Kantonsstrassennetz, Abwicklung über die neue Tangente Zug-Baar anstelle Kantonsstrassen durchs Stadtzentrum). Zielführend wäre in diesem Zusammenhang etwa auch eine Zentrumsumfahrung («einfacher Zentrumstunnel»), welche die «Vision» für ein zukünftig verkehrsentlastetes Zuger Stadtzentrum abbilden und langfristig sichern würde.</p> <p>Nicht verständlich ist aus Sicht der Stadt die Tatsache, dass sich das Mobilitätskonzept zwar gänzlich einer flächen- und energieeffizienten Mobilität verpflichtet, dies jedoch im Richtplan nur punktuell einfließt. Insbesondere bei Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet werden diese wichtigen Grundsätze nicht angewendet: So ist es trotz der neuen Verkehrsstrategie weiterhin vorgesehen, dass Verkehrsachsen im dicht bebauten Siedlungsgebiet (Chamerstrasse/Nordstrasse) nachfrageorientiert ausgebaut werden sollen. Für die Stadt ist es von grosser Bedeutung, dass die Bevölkerung den gesetzlichen Vorgaben entsprechend (z. B. Bundesgerichtspraxis zum Lärmschutz an der Quelle) vor den negativen Aspekten des Verkehrs geschützt und die Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert wird. Diese übergeordnete Zielsetzung, welche den Grundsätzen des neuen Mobilitätskonzepts entspricht, ist im Richtplan zu integrieren und entsprechend abzubilden.</p> <p><b>Antrag</b></p> <p>5. Das Mobilitätskonzept ist dahingehend zu ergänzen, dass insbesondere auch die Aspekte der Mobilität mit Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und (Stadt-)Raum umfassend betrachtet, im Richtplan abgebildet und diesbezügliche «Handlungen» stufengerecht abgeleitet sind.</p>
21	Steinhausen	1_Gemeinden	allg	ja, aber	Details siehe <b>G 7 Kernsätze</b>
31	Unterägeri	1_Gemeinden	allg	ja	Der Gemeinderat Unterägeri dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme und unterstützt die Bestrebungen des Kantons ein modernes Mobilitätskonzept aufzustellen.
2	Walchwil	1_Gemeinden	allg	ja	<p>1) Die zukunftsgerichtete, offene Haltung gegenüber möglicher Technologien und die massvolle Lenkung des Mobilitätsverhaltens im Kanton Zug wird begrüsst.</p> <p>2) Mobility Pricing ergibt neue Möglichkeiten für die verursachergerechte Finanzierung von Infrastrukturen. Diese darf jedoch zu keiner sozialen Ungerechtigkeit gegenüber zeitlich unflexiblen Mobilitätsteilnehmern führen.</p> <p>3) Mobilitätshubs und Umsteigebahnhöfe werden helfen, den MIV nicht bis in die Städte führen zu müssen. Die Angebote müssen für die einzelnen Mobilitätsteilnehmer finanziell tragbar sein.</p>
23	Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung	3_Nachbarkantone	allg	ja	Zur kantonalen Velonetzplanung konnten wir bereits Stellung nehmen. Weitere Anmerkungen bezüglich neuem Mobilitätskonzept haben wir nicht.
7	Kt. Zürich, Amt für Raumentwicklung	3_Nachbarkantone	allg	ja	Wir begrüssen die Aufnahme des Mobilitätskonzepts in den kantonalen Richtplan. Dieses bietet eine gute Grundlage für die Diskussion und Einordnung der im Einzelnen zu treffenden Festlegungen im Bereich Verkehr und Mobilität. Bei den Handlungsanweisungen unter Ziffer M 5.1 wird u.a. auch die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen angesprochen, was wir ebenfalls begrüssen.
4	ZPK Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg	3_Nachbarkantone	allg	ja	Der ZPK-Vorstand begrüsst es sehr, dass sich der Kanton Zug im Rahmen des Mobilitätskonzepts fundiert, umfassend und mit Weitblick den Herausforderungen im Bereich Mobilität stellt und die Erkenntnisse in zukunftsweisenden Kernsätzen und Handlungsanweisungen im Richtplan verankert. Von spezieller Bedeutung sind die nachfolgenden Aussagen, indem sie entweder wertvolle Inputs für die Bearbeitung des Gesamtverkehrskonzept Knonaeramt 2040, insbesondere die Strategie öffentlicher Verkehr / kombinierter Verkehr bieten oder durch deren Wirkung das Knonaeramt direkt tangieren: (div. Punkte, die für gut befunden werden)

59	ZPZ Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg	3_Nachbarkantone	allg	ja	<p>Hinweis: Die in der Karte zum Mobilitätskonzept eingetragene Veloverbindung in die Region Zimmerberg ist im regionalen Richtplan als bestehender Radweg enthalten. Betreffend Abstimmung beim Fuss- und Velowegnetz ist die ZPZ gerne bereit mit dem Kanton Zug zusammenzuarbeiten. Künftige Planungen werden von der Region unterstützt, sofern diese den Inhalten und Zielen des regionalen Richtplans entsprechen.</p> <p>Die ZPZ begrüsst die neuen Inhalte in den Kapiteln «G, Grundzüge der räumlichen Entwicklung» und «M, Mobilität» im kantonalen Richtplan. Diese entsprechen den Leitsätzen der Region Zimmerberg. Aus den Änderungen entstehen für die Region Zimmerberg keine unmittelbaren Auswirkungen. Bei der Infrastruktur Schiene strebt die Region Zimmerberg an, dass ein attraktives (Fernverkehrs-) Angebot zwischen der Region Zimmerberg und dem Kanton Zug erhalten bleibt. Im Rahmen des geplanten Zimmerberg-Basistunnels darf die Entlastung des Knotens Thalwil nicht zu einer Ausdünnung des ÖV-Angebotes zwischen der Region Zimmerberg und dem Kanton Zug führen.</p>
13	Klimastreik Zug	4_Organisationen	allg	nein	<p>Das Konzept ist zu unkonkret (ausser bei den Kapazitätserweiterungen für Strassen, welche hauptsächlich den MIV betreffen). Es geht auch anders und besser: Im Kanton Zürich z.B. hat man im letzten sogenannten Gesamtverkehrskonzept von 2018 zahlreiche quantitative Zielwerte definiert und beispielsweise festgehalten, dass der Anteil des öV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens mindestens 50 Prozent aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr beträgt. Bis 2030 wird damit ein öV-Anteil von 40 % erreicht. Dieses Ziel ist auch in den kantonalen Richtplan des Kantons Zürich übernommen worden.</p> <p>Bereits im letzten (3.) Agglomerationsprogramm wurde das Ziel verfehlt, den MIV zu senken - stattdessen ist sein Anteil im Zuger Verkehr sogar gestiegen (siehe S. 23 im aktuellen Agglomerationsprogramm)! Der von uns geforderte Modalsplit soll sich am 4. Agglomerationsprogramm orientieren, dass ebenfalls eine Reduktion des MIV vorsieht (von 68 auf mindestens 64 % oder weniger, siehe S. 115).</p> <p>Das Konzept ist widersprüchlich. So steht im Richtplan unter V 1.1: «Der Kanton Zug plant den öffentlichen und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert.» Die erwähnten Strassenausbauten, neuen Umfahrungsstrassen und Kapazitätsausbauten widersprechen diesem Grundsatz jedoch fundamental, da dies keiner angebotsorientierten Verkehrspolitik entspricht.</p> <p>Es braucht konkrete Zielvorgaben für den angestrebten Verkehrsanteil von Fussverkehr, Veloverkehr, MIV und öV (Modalsplitanteil), wobei der grösste Teil zu Fuss, auf dem Velo und per öV zurückgelegt werden soll.</p>
13	Klimastreik Zug	4_Organisationen	allg	nein	<p>Damit soll die Forderung 1 unterstützt werden. Infrastrukturbauten haben sehr langfristige Auswirkungen auf den Verkehr und machen die Verkehrs- und Klimapolitik unflexibel. Diese Projekte müssen also mit viel Weitblick angelegt werden und dürfen nicht die aktuelle, zukunftslose Art der Mobilität zementieren.</p> <p>Einen Stopp von Infrastrukturbauten, die einen grösseren MIV zur Folge haben.</p>
13	Klimastreik Zug	4_Organisationen	allg	nein	<p>Damit soll die Forderung 1 unterstützt werden. Der MIV braucht gerade im Stadtzentrum überproportional viel Platz, verglichen zu den tatsächlich beförderten Personen (gemäss dem Mobilitätskonzept befördert ein Zuger Auto durchschnittlich gerade mal eine Person). Darüber hinaus führt der MIV im Stadtzentrum zu Lärm- und Abgasemissionen, welche Bewohner:innen und Passant:innen zu spüren bekommen. Das Stadtzentrum wird ohne MIV aufgewertet und attraktiver für alle.</p> <p>Bis 2030 soll das Stadtzentrum von Zug frei von MIV sein.</p>
13	Klimastreik Zug	4_Organisationen	allg	nein	<p>Der Veloverkehr ist im städtischen Raum nachgewiesenermassen das effizienteste, gesündeste energie- und flächensparsamste Verkehrsmittel. Hier besteht im engen Kanton Zug ein riesiges Potential durch relative geringe Flächenneuverteilung attraktive zweispurige Velobahnen zu erstellen und so zusätzlich unterstützt durch gedeckte (lastenvelotaugliche) Veloabstellplätze einen echten Hebel in der Modalsplitveränderung anzusetzen! Kopenhagen, Amsterdam und kürzlich erst Paris zeigen, welche massiven Verbesserungen mit echtem Veränderungswillen in kürzester Zeit möglich sind!</p> <p>Veloinfrastruktur wie in der Velonetzinitiative gefordert und Lastenräder statt Autos für Familien, Kleinhandwerker und Lieferdienste müssen aktiv gefördert werden.</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	allg	nein	<p>a) Klimaziele inexistent</p> <p>In unserem Input anlässlich der Expertengespräche haben wir betont, dass die dringendst notwendigen Klimaziele/CO2-Reduktion den Rahmen setzen für ein zukunftsgerichtetes und nachhaltiges/gesellschaftsverträgliches Mobilitätskonzept für den Kanton Zug 2040. Dies u.a. deshalb, da der Verkehr rund 40 % zum CO2 beitrage. Dieser Anteil dürfte im Kanton Zug sogar eher noch etwas höher liegen angesichts der Tatsache, dass Zug über die höchste PKW-Dichte der Schweiz und einen stets wachsenden Anteil an übergrossen, überschweren und energie-ineffizienten Privatfahrzeugen verfügt.</p> <p>Wir bedauern sehr, dass die vorliegende Richtplanpassung diesen Gedanken nicht nur nicht aufnimmt, sondern auch keine griffigen Massnahmen oder Perspektiven zur Erreichung dieser Klimaziele/CO2-Reduktion beinhaltet. Wir sind, offen gesagt, enttäuscht vom vorliegenden Entwurf. Wenn der Bundesrat seine CO2-Strategie ernst nimmt, kann er die vorgeschlagene Richtplananpassung so nicht gutheissen.</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	allg	nein	<p>b) Beitrag der Schiene an die CO2-Ziele fehlt komplett</p> <p>Es ist unbestritten: bei gutem Auslastungsgrad ist die Eisenbahn mit Abstand das klimafreundlichste Verkehrssystem für Mittel- und Langdistanzen. Für kürzere Distanzen in dicht besiedelten Gebieten – wo im Kanton Zug eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung lebt und arbeitet – gilt das gleiche für einen auf klimafreundlich und energieeffizient getrimmten öV für die Mittel- und Feinverteilung. Eine Verschiebung des Modal Split weg vom MIV hin zur Schiene und zum strassengebundenen öV ist, auch in Übereinstimmung/Abgleich mit der nationalen CO2-Strategie deshalb bindend. Dieser ebenfalls zentrale Grundsatz fehlt im Mobilitätskonzept.</p>

35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	allg	nein	<p>c) Quantensprung 203x wird verpasst</p> <p>Mit der Inbetriebnahme des Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) und des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) in den Jahren 203x und 204x wird die Attraktivität und Kapazität der Eisenbahn für den Kanton Zug einen Quantensprung vollziehen. Dieser Ausbau legt die Infrastrukturbasis für die oben erwähnte Verschiebung des Modal Split und ermöglicht eine klimaverträgliche Neuorganisation der Transportketten. Dies muss aber mit einem Massnahmenplan vorbereitet werden. Nichts von dem im Richtplan! Stattdessen stellen wir Passivität fest und «die umfassende Überprüfung des Netzes» soll erst 2035 «geprüft» werden. So wird der Kanton Zug diese Riesenchance verpassen - das ist nicht zukunftsgerichtetes und verantwortliches Handeln. Agieren statt reagieren muss die Losung heissen!</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	allg	nein	<p>d) Problematik der ungenügenden Kapazitäten bis Eröffnung ZBT II und DBL nicht adressiert</p> <p>Corona hat durch den Rückgang der Frequenzen die seit Jahren bestehende Problematik der ungenügenden Kapazitäten auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich kurzzeitig etwas entschärft. Es ist aber absehbar, dass sich diese mit der langsamen Rückkehr zum «Normalzustand» wieder akzentuieren wird. Es ist deshalb kein Geheimnis, dass sich mit dieser Akzentuierung die Konkurrenz um Trassen zwischen Stadtbahn, Regional- und Fernverkehr wieder verschärfen wird. Damit die Stadtbahn neben dem Bussystem das Rückgrat des öffentlichen Lokalverkehrs bleiben kann, sind Massnahmen nötig. Diese fehlen im Richtplan resp. sind nicht terminiert.</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	allg	nein	<p>e) Massnahmenplan nötig</p> <p>Ohne einen Massnahmenplan können keine Ziele erreicht werden. Der Kanton steht deshalb in der Verantwortung, einen Massnahmenplan zu erarbeiten und umzusetzen, der insbesondere die folgenden Herausforderungen adressiert:</p> <p>_ Weiterentwicklung durch Kapazitätserhöhung und teilweise Neugestaltung der Bahnhöfe Zug, Baar, Cham, Steinhausen und Rotkreuz, welche zu grossen Hubs werden müssen, um das zu erwartende (und angestrebte) Mengengerüst auf der Schiene zu bewältigen (Ziel: Faktor 3 bei der Anzahl beförderter Personen).</p> <p>_ Massive Reduktion der im Durchschnitt mit 1.2 Personen besetzten und immer schwereren privaten PKW in den Städten und Agglomerationen - Ersatz durch einen massiv ausgebauten und möglichst mit alternativen CO2-armen Antrieben ausgestatteten öV in der Fein- und Mittelverteilung (Mobility on demand, eine App für die Organisation und Bezahlung der individuellen Transportketten) und Priorität für den Langsamverkehr. Das erlaubt eine Umgestaltung der Verkehrsräume in Städten und Agglomerationen. Zentrale Kennzahlen für diesen Umbau im Nahverkehr sind: Flächenverbrauch, Fahrzeuggewicht und CO2-Emission pro beförderte Person.</p> <p>_ Zug wächst weiter – welche raumplanerischen Massnahmen sind zu ergreifen, um den Umbau der Mobilität zu fördern, ermöglichen und gesetzlich zu verankern und wie können diese mehrheitsfähig gemacht werden? Beispielsweise ist die Prüfung von neuen Umsteigemöglichkeiten anzugehen und ggf. raumplanerisch zu sichern. Können Stadtbahnhaltestellen besser mit dem Feinverteiler und dem Langsamverkehr verknüpft werden?</p> <p>Auch sind Flächen für Dienstleistungen (z.B. im Paketservice-Bereich mit Pick-Post-Bereichen) für alle Anbieter zu koordinieren und kundenfreundlich auszugestalten.</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	allg		<p>Dieser Massnahmenplan ist in die Kapitel 1.1 / 2.1 / 3.1 / 4.1 / 5.1 und 6.1 «Handlungen» einzuarbeiten. Wir verdeutlichen dies nachstehend mit einigen Anträgen, die aber keinerlei Vollständigkeit beanspruchen, sondern nur mögliche Beispiele für die Umsetzung des von uns geforderten Massnahmenplans aufzeigen soll.</p> <p>Folgende Massnahmen gehören in einen solchen Aktionsplan (nicht abschliessende Aufzählung):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme und grobe Ausarbeitung eines Szenarios 47 zu 20 zu 25 zu 8 [In Personenkilometer gemessen heisst das: 47% auf der Schiene, 20% motorisierter Individualverkehr, 25% ÖV auf der Strasse inkl. Mobility on demand und 8% Langsamverkehr]</li> <li>• Sensibilisierung, Aufklärung, öffentliche Diskussion über die Dimensionen der Problematik und mögliche Lösungswege.</li> <li>• Mitorganisieren des Umbaus der Mobilität zusammen mit Partnern aus allen betroffenen Bereichen.</li> <li>• Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen</li> <li>• Zug 2035 vorbereiten. Feinverteiler bis 2035 optimieren und ausbauen (Mobility on demand*).</li> <li>• Stadtbahnhaltestellen zum Umsteigen fit machen. Neue Anknüpfungspunkte und Umsteigemöglichkeiten nutzen.</li> <li>• Aber auch Sofortmassnahmen: z.B. Optimierung Tarifverbund, Massnahmen für bessere Kundeninformation und Verständnis für Transportketten fördern und fördern (u.a. bei konzessionierten Anbietern)</li> <li>• Einfachheit des öV Systems erhalten und ausbauen. Ohne Reservation für öV-Gefässe (Spontanität zulassen!). Preis nicht einseitig nur beim öV erhöhen (wie in den letzten Jahren faktisch geschehen).</li> </ul> <p>* Mobility on demand umfasst alle Transportangebote vor allem für die kleinräumigen Mobilitätsbedürfnisse, welche via App bestellbar sind, also auch alle Sharing-Angebote. Die Kategorisierung des Modal Split sollte an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.</p>
32	TCS Sektion Zug	4_Organisationen	allg	ja	<p>Wir sind der Auffassung, dass das Mobilitätskonzept die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft gut erfasst. Offensichtlich hat sich der Kanton mit dem Thema intensiv auseinandergesetzt und sich von diversen Seiten Inputs geholt. Das Mobilitätskonzept ist gut abgestützt und innovativ. Der öffentliche und der Veloverkehr bilden den Schwerpunkt; bezüglich des motorisierten Individualverkehrs werden die im Richtplan enthaltenen Strassenbauvorhaben fortgeschrieben. Das Mobilitätskonzept dient auch der Begründung des Agglomerationsprogrammes, damit möglichst hohe Agglomerationsbeiträge vom Bund erlangt werden können, was sinnvoll und angezeigt erscheint.</p> <p>Insgesamt beurteilt der TCS Sektion Zug das Resultat der Richtplananpassung als umfassend und gut dokumentiert. Das Mobilitätskonzept dient als gute Grundlage, die Verkehrspolitik des Kantons in den nächsten Jahren zu begründen.</p>

11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	allg	ja	<p>Die ZVB unterstützt das vorliegenden Mobilitätskonzept in seinen Grundzügen, in welchem die Mobilität als positiver Aspekt des sozialen und wirtschaftlichen Lebens, sowie der wirtschaftlichen Entwicklung gesehen und zugelassen wird.</p> <p>Die zentrale Frage ist, wie der Verkehr in seiner facettenreichen Form sozialverträglich, ökonomisch und ökologisch auf der bestehenden Fläche abgewickelt werden kann. Die ZVB ist der Überzeugung, dass eine Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse nur in einem Mix der verschiedenen Verkehrsformen erfolgreich sein kann; ein Neben- und Miteinander ist gefragt. Die Fokussierung auf flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen finden wir dabei zwingend.</p> <p>Der öffentliche Verkehr als flächen- und energieeffiziente Mobilitätsform par excellence ist ein Teil der Lösung und ist integrativ im Mobilitätskonzept mitzunehmen und zu fördern. Damit der öV seinen Nutzen ausspielen, seinen Auftrag erfüllen und damit seinen Teil der Mobilität übernehmen kann, braucht der öV spezifische Rahmenbedingungen für einen flüssigen und effizienten Betriebsablauf:</p> <p>1) Um den Verkehrsfluss effizient zu halten, sind Verkehrsformen nach Geschwindigkeiten räumlich zu trennen oder jeder Form genügend Platz zur Verfügung zu stellen.</p> <p>2) Infrastrukturen wie Buspriorisierungen, bauliche und betriebliche Busspuren (z.B. elektronische Busspur Artherstrasse) und Mobilitätshubs für den öV müssen laufend angepasst und erweitert werden, damit den Bedürfnissen der Bevölkerung und Wirtschaft entsprochen werden kann; sowohl in digitaler wie auch in physischer Form.</p> <p>3) Energieeffiziente Antriebsformen müssen auch im öV unterstützt und gefördert werden.</p>
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	allg		<p>Für ein Mobilitätskonzept scheint es uns wichtig zu sein, dass klare Stossrichtungen und Ziele bestehen. Diese gilt es auf übergeordneter Ebene zu diskutieren und zu klären. Mit der flächen- und energieeffizienten Mobilität legt der Kanton diese Stossrichtung fest, welche es in den einzelnen Handlungsfeldern und im Alltag zu konkretisieren gilt.</p> <p>Die Mobilitätszunahme kann nur durch ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel bewältigt werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel sind wesensgerecht zu behandeln. Der öV ist in seiner heutigen und zukünftigen Art ein Teil der Lösung.</p> <p>Der öV ist die flächen- und energieeffiziente Mobilitätsform par excellence. Werden doch viele Menschen auf kleinem Raum zusammen befördert. Damit er aber seinen Nutzen ausspielen, seinen Auftrag erfüllen und wirtschaftlich betrieben werden kann, braucht er spezifische Rahmenbedingungen sowie Infrastrukturen wie Buspriorisierung, bauliche und betriebliche Busspuren, Platz auf der Strasse für einen flüssigen Betriebsablauf und zukunftsfähige Mobilitätshubs. Dies gilt es im Richtplan zu ermöglichen.</p> <p>Zusammen mit der raumplanerischen Verdichtung muss auch eine Verdichtung im Verkehr stattfinden, um die Verkehrsfläche optimal nutzen zu können. Hier hilft auch ein aktives und übergeordnetes Verkehrsmanagement, wo die vorhandenen Flächen effizienter genutzt werden.</p> <p>Wir danken für die Möglichkeit der Mitwirkung und dass wir in diesem Rahmen eine Stellungnahme einreichen dürfen. Der öV ist seit Jahrzehnten ein Eckpfeiler der Mobilität des Kantons Zug und es freut uns sehr, dass wir zusammen mit dem Kanton das öV-System kontinuierlich weiterentwickeln dürfen. Dies zum Wohle unserer Bevölkerung und der Zuger Wirtschaft.</p>
5	Privat 1	5_Private	allg	nein	(Schlussbemerkung) Der Kanton sollte auch einmal sagen, dass eine Verdichtung auch eine Wohnqualitätsverminderung mit sich bringt. Architekten hören dies natürlich nicht gerne.
38	Risch	1_Gemeinden	M 1.1	Hinweis	Erläuterung zur Handlung: Die Ziele und Kennwerte des Mobilitätskonzepts für eine periodische Überprüfung sind unklar.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 1.1	nein	<p>Die Präambel suggeriert eine «Mobilität über allem»-Haltung und verkennt die negativen Aspekte einer ungehinderten und un gelenkten Mobilität. Es ist nicht nur Aufgabe des Staats, die Mobilität zu fördern, sondern er ist insbesondere auch dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt verpflichtet. Es gilt die diesbezüglichen Risiken zu antizipieren und unerwünschte Einflüsse wie Lärm oder Flächenverbrauch zu minimieren. Aus Sicht der Stadt wäre einleitend eine gesamtheitliche Betrachtungsweise der unterschiedlichen Mobilitätsaspekte erwünscht.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Handlung M 1.1 ist im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtungsweise zu ergänzen.</p>
48	ALG	2_Parteien	M 1.1	nein	<p>Mit den schriftlichen Ausführungen im Bericht und dem daraus resultierenden M 1.1 sind wir jedoch nicht einverstanden. Ohne ein Vermindern und Vermeiden der verkehrintensiven Mobilität, ist aufgrund des Wachstums im Kanton Zug mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschen zu rechnen. Wir beantragen von der Zuger Regierung eine proaktive Steuerung der Mobilität, hinzu einer platzsparenden und umweltfreundlichen Mobilität.</p> <p>M 1.1 ist zu ergänzen: Es wird ein Vermeiden und Vermindern von infrastrukturintensiver Mobilität angestrebt.</p>
30	Pro Infirmis Beratungsstelle Zug	4_Organisationen	M 1.1	nein	Im Mobilitätskonzept ist zum Beispiel unter M.1.1 ist eine klare Aussage zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in der zukünftigen Mobilität aufzunehmen.
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 1.1	ja, aber	<p>Es ist vielleicht selbstverständlich, dass wir eine zukunftsgerichtete Mobilität wollen, aber wir finden es sollte explizit im Text stehen:</p> <p>«Kanton und Gemeinden sorgen für eine vielfältige, <b>zukunftsgerichtete</b> Mobilität im Kanton Zug und setzen das Mobilitätskonzept um.»</p>
43	WWF	4_Organisationen	M 1.1	ja, aber	<p>Eine zukunftsgerichtete Mobilität sollte explizit im Text stehen:</p> <p>«Kanton und Gemeinden sorgen für eine vielfältige, <b>zukunftsgerichtete</b> Mobilität im Kanton Zug und setzen das Mobilitätskonzept um.»</p>
41	Baar	1_Gemeinden	M 1.1; 1	allg	<p>In dieser Handlung wird beschrieben, dass neben dem Kanton, auch die Gemeinden das Mobilitätskonzept umzusetzen haben. Wie einleitend erwähnt, erfolgte für das eigentliche Mobilitätskonzept keine Vernehmlassung bei den Gemeinden. Zudem ist auch festzuhalten, dass das Mobilitätskonzept keine konkreten Handlungsfelder ausweist, welche umzusetzen sind.</p> <p>Das Mobilitätskonzept ist mit konkreten Handlungsanweisungen zu ergänzen und eine Vernehmlassung bei den Gemeinden durchzuführen.</p>



35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 1.1; 1	nein	Satz streichen und ersetzen mit: 1. «Kanton und Gemeinden verpflichten sich, den Massnahmenplan unter G 7.2 termingerecht umzusetzen. Dabei werden alle zur Verfügung stehenden politischen und gesetzlichen Mittel genutzt und allfällig nötige gesetzliche Anpassungen zeitgerecht angegangen.»
25	Hünenberg	1_Gemeinden	M 1.1; 1	nein	Es ist in absehbarer Zeit nicht möglich, eine vollständige Kostentransparenz zu erhalten und diese dann auch überall an die Verursacher zu überbinden. Es ist auch unklar, inwiefern eine solche Aussage zur verursachergerechten Kostentragung Auswirkungen auf politisch gewollte Subventionen usw. haben kann. Es braucht daher eine Präzisierung der Aussage.  .... Es ist nicht Aufgabe des Staats, den Menschen weniger Mobilität vorzuschreiben. Es ist Aufgabe des Staats, diese so effizient wie möglich zu verankern und <b>möglichst</b> verursachergerecht zu finanzieren.
38	Risch	1_Gemeinden	M 2.1	Hinweis	Erläuterungen zu den Handlungen: - 3. Handlung: Die Beispiele sind teilweise missverständlich und greifen zu kurz. Die Verkehrsmittel sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. - 4. Handlung: Diese könnte zur Empfehlung für alle grösseren Firmen im Kanton erweitert werden. - 5. Absatz: Der Absatz ist unklar, da es keine fünfte Handlung gibt.
41	Baar	1_Gemeinden	M 2.1; 1	nein	Für die Gemeinde Baar ist es nicht nachvollziehbar, dass sie überprüfen soll, ob das Thema Mobilität bei einem einzigen Departement bzw. Abteilung angesiedelt werden könnte. Das Thema Mobilität ist derart umfassend, dass es aus ihrer Sicht nicht realistisch ist, dieses Thema innerhalb einer Abteilung abzudecken. Zudem schränkt diese Vorgabe die Gemeindeautonomie ein. Die Gemeinden sollen in ihrer eigenen Kompetenz entscheiden können, wie sie ihre Verwaltung zu organisieren haben.  Die Handlung 2.1;1 ist ersatzlos zu streichen.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 2.1; 1	nein	Die behördlichen Aufgaben im Bereich der Mobilität verteilen sich auf verschiedene Themenbereiche wie Planung, Ausführung/Unterhalt, Sicherheit, Umwelt/Klima etc. Es erscheint daher nicht zweckmässig, all diese Bereiche auf eine zentrale Anlaufstelle zu konzentrieren (Handlung 1).  <b>Antrag:</b> Die Handlung 2.1; 1. ist zu streichen oder auf den Kanton zu beschränken.
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 2.1; 1	ja	Die Organisation verschiedener Aufgaben zur Mobilität in der gleichen Direktion resp. im gleichen Departement zusammenzufassen, erachten wir als zielführend. Der Funktions- bzw. Wirksamkeit ist aber genügend Aufmerksamkeit zu schenken. Diese übergeordnete Stelle sollte diesbezüglich auch über die notwendigen Kompetenzen verfügen. Wir fordern gleichzeitig dazu auf, Verwaltung und Organisation so schlank wie möglich zu halten, im fiskalischen als auch eigenen Interesse.
16	ASTRA (via Email, Vorabinform)	0_Bund	M 2.1; 2	ja, aber	Da frage ich mich, was verhindert werden soll. Die Formulierung ist ungeschickt. Für mich würde es eher heissen «Kanton und Gemeinden setzen sich <b>im Verkehrsbereich für Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte ein und streben hierfür eine Vereinfachung der heutigen Vorgaben an.</b> »
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 2.1; 2	Hinweis	Durch die Aussage «Mit der 2. Handlung setzt sich der Kanton das Ziel, hier Gegensteuer zu geben. Dies betrifft neue Regeln des Bundes oder weitere eindimensionale Verschärfungen bei den Normen». (vgl. Raumplanerischer Bericht, S. 40-41) entsteht allerdings der Eindruck, dass der Bund ein Verursacher für Verhinderung von Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekten ist. Der Bund macht den Kanton darauf aufmerksam, dass er sich stets um Effizienz und Innovation bemüht und viele entsprechende Pilotprojekte finanziert.
17	Oberägeri	1_Gemeinden	M 2.1; 2	ja, aber	«Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte verhindern.» Dieser Satz ist etwas unverständlich.  Unser Vorschlag: «Kanton und Gemeinden setzen sich für <b>einfache Vorgaben</b> im Verkehr ein, <b>um Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte zu forcieren.</b> »
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 2.1; 2	ja	Die Vereinfachung der heutigen Vorgaben im Verkehr (Handlung 2) wird unterstützt. Der Nutzen dieser Handlung hängt stark davon ab, wie diese Vorgabe – insbesondere bei verkehrsplanerischen Projekten – von der genehmigenden Behörde angewendet wird. Den diesbezüglichen Ausführungen im raumplanerischen Bericht hinsichtlich mehr Freiheiten für Innovationen oder bei Pilotprojekten stimmt die Stadt zu.
48	ALG	2_Parteien	M 2.1; 2	nein	Mit diesem Kernsatz und der dazugehörigen Handlung zeigt der Zuger Regierungsrat leider auf, dass er nicht bereit ist, die Mobilität im Kanton Zug innovativ und zukunftsorientiert zu gestalten. Die Mobilität ist für 1/3 der CO <sup>2</sup> -Emissionen innerhalb der Schweiz verantwortlich. Das Pariser Klimaabkommen zur Reduktion der Treibhausgase von 2015, welches vom Schweizer Parlament 2017 ratifiziert wurde, kann nur mit einer Reduktion der Treibhausgase im Bereich der Mobilität erreicht werden. Dementsprechend gibt es ein gesamtgesellschaftliches Interesse, das über den persönlichen Vorlieben und Bequemlichkeiten liegt.  Wir sind überrascht über die ungenauen Ausführungen der Zuger Regierung im Bericht auf Seite 41. Die Zuger Verkehrsbetriebe (ZVB) haben eine durchschnittliche Auslastung von 13 Personen (2019) und nicht wie vom Regierungsrat suggeriert von 4 Personen. Zudem ist der öffentliche Verkehr viel platzsparender als der MIV und trägt deshalb einen sichtlichen Mehrwert zu Verkehrsberuhigung bei.  sprachlich überarbeiten: Vorschlag: «Kanton und Gemeinden setzen sich <b>für Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerungen und Pilotprojekte fördern.</b> »
30	Pro Infirmis Beratungsstelle Zug	4_Organisationen	M 2.1; 2	nein	Wir befürchten, dass damit die hindernisfreie Bauweise stark tangiert wird und Menschen mit Behinderung langfristig auf die autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs verzichten müssen
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 2.1; 2	ja, aber	klarer formulieren: «Kanton und Gemeinden setzen sich für <b>Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerungen und Pilotprojekte fördern.</b> »
48	ALG	2_Parteien	M 2.1; 3	nein	«...informiert die Bevölkerung und die Arbeiter*innen...»

11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 2.1; 3	nein	In den Ausführungen zum Punkt 3 (S. 41 im raumplanerischen Bericht) ist u.a. der Vergleich des öV mit dem VW Polo aufgeführt. Dieser Vergleich ist unvollständig (die ZVB hatte im Jahr 2019 einen durchschnittlichen Belegungsgrad von 13 Personen) und zeigt auf, dass diese Art von Information durch den Kanton irreführend sein kann und ein falsches Bild entsteht.  Massnahme 2.1; 3 streichen.
48	ALG	2_Parteien	M 2.1; 4	nein	Der Kanton erarbeitet gemeinsam mit den Gemeinden und den relevanten Akteuren (zum Beispiel ZVB) ein flächendeckendes Mobilitätsmanagement. Dabei gilt das Credo, dass der MIV möglichst aus den Zentren rausgehalten wird und zwischen den Gemeinden direkte, sichere und attraktive Veloverbindungen bestehen.
49	FDP	2_Parteien	M 2.1; 4	ja, aber	Die Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements ist sinnvoll und wird begrüsst. Die FDP ist jedoch der Meinung, dass mit digitaler Unterstützung weitere Optimierungen erreicht werden können und wünscht entsprechend eine Ergänzung; und zwar wie folgt: (siehe FDP Eingabe zu M 2.1; 5 neue Handlung)
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 2.1; 4	ja, aber	Uns ist nicht klar, was hier mit der Worthülse 'Mobilitätsmanagement' verstanden wird. Hier erwarten wir konkretere Aussagen bezüglich Inhaltes und Rechtswirkung.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 2.1; 4	ja, aber	Der Abschnitt 4 «Der Kanton erarbeitet ein Mobilitätsmanagement. Die Gemeinden sind eingeladen, dabei mitzuwirken.» ist zu wenig präzise. In den Ausführungen ist festgehalten, dass es um die Mobilität der Mitarbeitenden des Kantons geht. Die Formulierung könnte auch verstanden werden, dass es um ein gesamtheitliches Mobilitätsmanagement über den ganzen Kanton geht. Ein gesamtheitliches Mobilitätsmanagement im Sinne eines Verkehrsmanagements begrüsst die ZVB (vgl. später).  «Der Kanton erarbeitet für sich als Arbeitgeber ein Mobilitätskonzept.»
49	FDP	2_Parteien	M 2.1; 5 (neu)	neu	«Ein umfassendes Mobilitätsmanagement im Kontext der Digitalisierung ist anzustreben. Die Verkehrsflüsse sollen mit Hilfe der Digitalisierung gemessen, und wo möglich und sinnvoll gelenkt und gesteuert werden.»
38	Risch	1_Gemeinden	M 3.1	ja, aber	- Punkt 1.1: Dass ein Bus erst ab einer Auslastung von 80 % flächeneffizient sei, widerspricht der Abbildung 11 im Grundlagenbericht. Nebst der tiefen Ausnützung der Busspuren ist auch auf den hohen Flächenbedarf von Busbuchten und der Parkierungsfläche des MIV hinzuweisen. '- Punkte 1.2 und 1.3: Die Strassen der Ortszentren haben meist einen siedlungsorientierten Charakter und sind aus diesem Grund verkehrsberuhigt zu gestalten. Die Massnahme ist somit unabhängig einer allfälligen Umfahrung anzustreben. Auch sind die Platzverhältnisse alleine nicht ausschlaggebend für Mischverkehr, es gibt ausserdem auch andere Massnahmen zur siedlungsorientierten Gestaltung einer Strasse als Mischverkehr. Zudem ist auf kurzen Distanzen der Fussverkehr nicht zwingend die langsamste Form von Mobilität. '- 1.4: Die Formulierung, dass die Erhöhung des Besetzungsgrades der Autos von 1.1 zur Auflösung der Staus führt, ist optimistisch.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 3.1; 1	ja, aber	Die Handlung 3.1; 1. wird unterstützt. Es fehlt jedoch die konsequente Übertragung beziehungsweise Abbildung dessen in die Richtplankarte: So ist in Anlehnung an das Modell «Autoarmes Zentrum Cham» (2.) für die Stadt Zug ein analoges Zielbild und eine Zentrumsumfahrung (einfacher Zentrumstunnel) festzulegen. Ebenso ist das Prinzip Mischverkehr (3.) auch für kantonale klassierte Verkehrsinfrastrukturen umzusetzen, insbesondere ist die kantonale Velonetzplanung darauf auszurichten (kantonale Velorouten sind im Mischverkehr auf den Kantonsstrassen und somit nicht auf Fuss- und Wanderwegen zu führen) und das städtische Kantonsstrassennetz entsprechend zu betreiben. Die Formulierung unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung erachten wir als nicht zweckmässig. In den Erläuterungen werden etwa die Nordstrasse wie die Chamerstrasse ausdrücklich von den primären Grundsätzen wie dem Konzept Mischverkehr oder der flächeneffizienten Nutzung ausgenommen. Gemäss den Ausführungen im raumplanerischen Bericht «gehören diese Strassen nicht zu den Ortszentren», was jeglicher Logik hinsichtlich dem dicht überbauten Siedlungsgebiet entbehrt. Ein nachfrageorientierter Ausbau dieser Strassen auf Stadtgebiet widerspricht den Grundsätzen des neuen kantonalen Mobilitätskonzepts und ist daher aus dem Richtplan zu löschen. Es ist aus Sicht der Stadt nicht verständlich, weshalb sich der Kanton auf Kosten der Bewohnerinnen und Bewohner entlang dieser Strassen von seinen eigenen Grundsätzen entbindet.  <b>Antrag:</b> Die Handlungen unter 3.1; 1. werden unterstützt, sind aber in Bezug auf die Stadt Zug im Richtplan wie folgt zu ergänzen respektive nachzuführen: a. Eintrag eines einfachen Zentrumstunnels. b. Abbildung eines Zielzustands für das Stadtzentrum Zug, Anpassung des langfristigen Kantonsstrassennetzes (regionale Verkehrsführung über Tangente bzw. Zentrumstunnel). c. Löschen der Ausbauabsichten an der Chamer- und Nordstrasse. d. Ausrichtung der kantonalen Velonetzplanung (laufende Vernehmlassung) auf den unter Punkt 3 aufgeführten Grundsatz des Mischverkehrs/Velo auf der Fahrbahn (vgl. separate Stellungnahme der Stadt Zug zur kantonalen Velonetzplanung).
48	ALG	2_Parteien	M 3.1; 1	nein	Den zu fördernden Verkehrsmitteln (Velo, Fussverkehr und öV) ist genügend Platz einzuräumen. Eine Mehrfachnutzung von Velo und Bus oder Velo und Fussverkehr führt zur Attraktivitätsminderung und sind zudem gefährlich. Heutzutage teilen sich an der Lorze von Baar nach Cham sowohl Fussgänger, Velofahrerinnen, Männer und Frauen hoch zu Ross und spielende Kinder denselben (Velo-) Weg. Das Velo (grosse Zunahme bei E-Bikes) wird aber immer stärker zum Pendler*innenfahrzeug, und aufgrund der Geschwindigkeit können viel längere Distanzen zurückgelegt werden. Es braucht deshalb separate Velobahnen im Kanton Zug, welche direkte und attraktive Alternativen bieten.  Ebenso soll der öV nicht durch den Veloverkehr behindert werden. Eine Kombination von Velo und Bus auf der gleichen Fahrbahn macht nur in den seltensten Fällen Sinn und ist zudem auch ein Sicherheitsrisiko für die Velofahrer*innen.  Es braucht eine aktive Steuerung der vorhandenen Verkehrsflächen und dementsprechend klare Zielvorgaben für die verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei muss das Ziel bei einer Steigerung im Veloverkehr, Fussverkehr und öV liegen. Gleichzeitig braucht es eine Verminderung des MIV.
14	Firma x	5_Private	M 3.1; 1	nein	Roche ist bereit, sich bei der vom Kanton beantragten Planung des 1. Teils des Bügels zur Industriestrasse mit Unterbindung des Durchgangsverkehrs zu beteiligen unter der Bedingung, dass ein evt. durchgehendes Bustrasse nur für den Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs zugänglich wird.  «Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient, sie 1.1 weisen die vorhandenen Verkehrsflächen situationgerecht den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu (z.B. lassen sie Busspuren situativ für weitere Nutzungen zu);» und H 1.3.1 [Anmerkung veronika: steht nirgends im raumpl. Bericht?] Die Aussage «Busspuren werden für emissionsfreie Fahrzeuge mit mehreren Personen geöffnet» können wir nicht unterstützen.

13	Klimastreik Zug	4_Organisationen	M 3.1; 1.1	nein	Wenn die Busspuren für Velos freigegeben werden, ist das situationsabhängig vielversprechend, aber wenn z.B. E-Autos oder Autos mit 3 Personen ebenfalls auf diesen Spuren fahren dürfen, kann es die Busspuren verstopfen - ein Nullsummenspiel, das niemandem nützt. Ein schlechtes Beispiel dafür ist Norwegen, wo Elektroautos auf die Busspuren dürfen - mittlerweile sind es zu viele.  Die Busse dürfen auf Busspuren nicht durch andere Verkehrsteilnehmer:innen behindert werden.
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 3.1; 1.1	ja, aber	Die Nutzung der existierenden Verkehrsflächen muss optimiert werden.  «weisen die vorhandenen Verkehrsflächen situationsgerecht <b>oder permanent</b> den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu»
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 3.1; 1.1	ja, aber	Damit der öV seinen Auftrag erfüllen und seinen Nutzen für die Mobilität ausspielen kann, braucht er spezifische Rahmenbedingungen: _ Um eine hohe Betriebsstabilität (zuverlässig, schnell, pünktlich) sicherstellen zu können, braucht es Priorisierungen an Knoten und betriebliche (z.B. Artherstrasse in Zug) bzw. bauliche Busspuren (z.B. Chamerstrasse). _ Um die multimodale Mobilität leben zu können, braucht es einen Ausbau der Mobilitätshubs im Kanton Zug. Gerade neue Formen müssen in die bestehenden Netze integriert und an zentralen Orten verknüpft werden. _ Die Verkehrsformen mit hohen Geschwindigkeitsunterschieden (z.B. öV und MIV gegenüber Velo und Fussgänger) sind räumlich zu trennen oder allen genügend Platz einzugestehen (z.B. separate Velostreifen und Fusswege). Ein Mischverkehrsregime, bei welchem alle Parteien darunter leiden (Geschwindigkeit, Sicherheit) ist zu vermeiden.  Werden Infrastrukturen auch von Dritten benutzt, welche nicht die entsprechenden technischen und regulatorischen Rahmenbedingungen (z.B. technische Geräte zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen oder Ausbildungen) wie der öV vorweisen, führt dies zwangsläufig zu Verzögerungen im betrieblichen Ablauf des öV. Dadurch ist die Transportkette für die Kundinnen und Kunden gefährdet.  Verkehrsmittel mit unterschiedlich hohen Geschwindigkeits- und Sicherheitsanforderungen beeinflussen sich gegenseitig negativ. Damit alle Verkehrsmittel ihre Stärken ausspielen und einen möglichst grossen Nutzen ausüben können, sind die Verkehrsmittel mit etwa gleichen Geschwindigkeiten (öV & MIV) zu kombinieren und von den anderen Verkehrsmitteln räumlich zu trennen. Ist dies nicht möglich, so ist jedem Verkehrsmittel wesensgerecht der notwendige Raum zur Verfügung zu stellen (z.B. separate Velostreifen oder geografische Trennung auf eine andere Achse).  «...weisen die vorhandenen Verkehrsflächen situations- <b>und wesensgerecht</b> den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu (z.B. lassen sie Busspuren situativ für weitere Nutzungen zu);» <b>Die Klammerbemerkung ist zu streichen.</b>
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 3.1; 1.2	nein	streichen  Das Modell «Autoarmes Zentrum Cham» hat sich noch nicht in der Praxis bewährt. Wir haben Zweifel, dass es im Fall von Cham eine geeignete Lösung ist, da ein grosser Teil des Verkehrs durch Cham ein Ziel-/Quellverkehr ist.
43	WWF	4_Organisationen	M 3.1; 1.2	nein	streichen
41	Baar	1_Gemeinden	M 3.1; 1.3	ja, aber	Unter Punkt 1.3 wird eine Trennung des Fussverkehrs und eine Mischung der übrigen Verkehrsmittel angestrebt. Im Grundsatz kann die Gemeinde Baar dieser Haltung zustimmen. In Bezug auf künftige kantonale Velobahnen, gemäss kantonalem Velonetzplan, kann die Mischung der übrigen Verkehrsmittel bei der Planung und Umsetzung jedoch auch zu Konflikten führen.  Empfehlung: Es ist mit den entsprechen kantonalen Amtsstellen zu prüfen, ob die Mischung der Verkehrsmittel ein Konflikt in Bezug auf die Velobahnen ergibt.
49	FDP	2_Parteien	M 3.1; 1.3	nein	Der Verkehr soll in Bezug auf unterschiedliche Bewegungsgeschwindigkeiten getrennt geführt werden. Dabei soll sich die Trennung nicht nur auf die Ortszentren beschränken. Auf den Hauptverkehrsachsen soll ein beidseitiger Velostreifen (oder ein eigener Veloweg) erstellt werden.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 3.1; 1.3	ja, aber	siehe M 3.1; 1.3  «...setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeiten <b>wenn immer möglich situativ</b> eine Trennung des Fuss- <b>und Veloverkehrs</b> von den übrigen Verkehrsmitteln um.»
5	Privat 1	5_Private	M 3.1; 1.3	nein	Erläuterungen zu den Handlungen Ziffer 1.3 Absatz 2 Seite 43: Letzter Satz: Langfristig (ev. mittelfristig) muss die Chamerstrasse gleich wie die Ortszentren behandelt werden
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 3.1; 1.4	ja, aber	Massnahmen zum Brechen von Verkehrsspitzen sind grundsätzlich zu begrüssen. Diese Massnahmen müssen aber im Verhältnis auch zu wirtschaftlichen Interessen stehen. Als Arbeitgeber sind wir sehr daran interessiert, für unsere Mitarbeiter ideale Voraussetzung zu schaffen, um als Arbeitgeber / Arbeitsplatz attraktiv zu sein. Darunter fällt auch die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, im Büro, Werkplatz oder Baustelle. Hier Vorschriften zu machen, erachten wir als problematisch. Auch behindern uns hier die Gesetze rund um den Arbeitnehmerschutz, um als Arbeitgeber grössere Flexibilität anbieten zu können. Flankierend ist hier umgehend nachzubessern.
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	M 3.1; 1.4	ja, aber	Wir unterstützen diesen Punkt, machen aber darauf aufmerksam, dass das Primat des Handelns bei der Wirtschaft bleibt. Wenn z.B. auf einer Baustelle um 7 Uhr begonnen werden muss, ist das so. Dasselbe gilt für die übrige Industrie, die sich an Arbeitsgesetze, aber auch an den Markt halten muss.
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	M 3.1; 1.5 (neu)		Der Kanton lanciert sofort die Umrüstung sämtlicher LSA auf die neuste Generation (radargesteuert). Damit ist Digitalisierung nicht mehr ein Schlagwort, sondern wir füllen es mit Inhalt. Das heisst, wir nutzen zügig die aktuell verfügbaren technologischen Mittel, um die Mobilität schnell flächen- und energieeffizient zu machen.

58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 3.1; 2	ja, aber	Die Handlung 3.1; 2. ist nicht einzig auf neue Mobilitätsformen zu beziehen, auch bestehende Formen können unter den aufgeführten Gesichtspunkten weiterentwickelt und unterstützt werden.  <b>Antrag:</b> Die Handlung 3.1; 2. ist gemäss den Erwägungen zu erweitern.
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 3.1; 2	nein	«Kanton und Gemeinden verfolgen aktiv <b>steuern proaktiv</b> die Entwicklung der Mobilität <b>im Sinne der Ziele in G 7.1 und G 7.2.</b> Unterstützt werden neue Mobilitätsformen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen: (...)»
30	Pro Infirmis Beratungsstelle Zug	4_Organisationen	M 3.1; 2	nein	kann Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung entgegenlaufen
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 3.1; 2	ja	Die Mobilität und damit auch der öV werden sich weiterentwickeln. Dabei ist eine aktive Verfolgung der neuen Themen gemäss den aufgeführten Kriterien sehr wichtig und die ZVB unterstützt diese Massnahme sehr. Gerne bieten wir hier auch unsere Erfahrungen und Leistungen an. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass diese neuen oder angepassten Formen auch eine auf ihre Bedürfnisse angepasste Infrastruktur benötigen.
5	Privat 1	5_Private	M 3.1; 2b	ja, aber	1) Flächeneffizienz steigern geht an der Chamerstrasse praktisch nicht mehr. Sie zeigen ja selbst auf Seite 20 Abb. 24 die Auslastung ist heute über 100 %. An der Chamerstrasse hat es viele Wohnhäuser, welche relativ nahe an der Strasse stehen, anders als an der Nordstrasse. Die Chamerstrasse ist von seiner Lage und vom Aufbau eine «Verbindungs- und Sammelstrasse» und nicht eine Durchleitungsstrasse. Sie hat diverse private Anwohnerzufahrten im Gegensatz zur Nordstrasse, die mit ihrem Aufbau für ein Autobahnzubringer konzipiert ist. Die Chamerstrasse wird jetzt vor allem als Durchleitungsstrasse (Autobahnzubringer) missbraucht. Langfristig muss die Chamerstrasse entlastet werden, nicht nur wegen ihrer Überbelastung, sondern weil sie immer weniger attraktiv wird, die Autobahn schnell zu erreichen. Da weitere grössere Einmündungen in diese Strecke geplant sind: Äussere Lorzenallmend, Umfahrung Cham – Hünenberg. An der Chamerstrasse liegen zahlreiche Kulturobjekte. Klassiert als Hauptverkehrsstrasse mit dem starken Verkehr steht sie im planerischen Widerspruch zu diesen Baudenkmalern (Erhalt und unmittelbare Umgebung)  Flächeneffizienz steigern. Nicht an der Chamerstrasse.
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 3.1; 3	ja, aber	Unter Punkt 3 der Handlung M 3.1 schreibt der Kanton, dass Kanton und Gemeinden keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität subventionieren. Aus Sicht Bund sind die Argumente dafür grundsätzlich nachvollziehbar. Dennoch weist der Bund darauf hin, dass sich der Kanton mit der gewählten Formulierung den künftigen Handlungsspielraum einschränkt. Insbesondere bei der Elektromobilität wären aus Sicht BFE Aussagen zur Ladeinfrastruktur zwingend. Sie stellt heute den Flaschenhals für die Verbreitung dieser Antriebstechnologie dar. Hier könnte der Kanton mit geeigneten Rahmenbedingungen und als Enabler einen Anschlag leisten.
41	Baar	1_Gemeinden	M 3.1; 3	ja, aber	Diese Handlungsanweisung ist nicht verständlich formuliert. Für die Gemeinde Baar stellt sich die Frage, was der Kanton genau mit einzelnen Energieträger gemeint hat. Zudem fragt sich die Gemeinde, ob diese Handlungsanweisung im Widerspruch zum Kernsatz G 7.3 steht. Dass die Gemeinden keine einzelnen Energieträger subventionieren soll, greift zudem zu stark in die Gemeindeautonomie ein. Es ist den einzelnen Gemeinden zu überlassen, ob sie beispielsweise erneuerbare Energieträger subventionieren möchten.  Die Handlung ist verständlich zu formulieren sowie ist die Gemeinde aus der Handlung zu streichen.
10	Cham	1_Gemeinden	M 3.1; 3	nein	Der Kernsatz hält fest, dass Kanton und Gemeinden keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität subventionieren. Diese Festlegung behindert den Wandel hin zu einer nachhaltigen und energieeffizienten Mobilität. Bei einer wortgetreueren Umsetzung wäre beispielsweise fraglich, ob es dem Kanton und den Gemeinden als Bauherrin noch möglich wäre, im Rahmen von eigenen Hochbauvorhaben Dächer mit Solarzellen auszurüsten oder einen gewissen Anteil an Parkplätzen mit Elektroversorgung vorzusehen. Die Abhängigkeit der fossilen Brennstoffe sollte durch ein Mindestangebot an Elektro-Lademöglichkeiten Zuhause und/oder am Arbeitsplatz reduziert werden. Die Parkplätze sind bei Neubauten auf den zukünftigen Bedarf an Elektroladestationen auszurichten, womit zwangsläufig eine Subvention erforderlich ist, da nicht zu Beginn sämtliche erst zukünftig notwendige Plätze benötigt werden. Hierfür können Förderungen oder Vorgaben in der Bauordnung adäquate Instrumente sein. Die Hoffnung, dass Elektroladestationen in den Tiefgaragen grossflächig umgesetzt werden, da dies ein Verkaufsargument sei, besteht den Realitätstest nur teilweise. Neben Eigentums- sind auch Mietliegenschaften zu beachten, wobei der hiesige Immobilienmarkt dermassen ausgetrocknet ist, dass die Marktmacht bei den Immobilieneigentümerinnen liegt und die Mieter oder Käuferschaft oftmals Kompromisse eingehen müssen.  «Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität.» soll ersatzlos gestrichen werden, damit den Gemeinden die Möglichkeiten zur Förderung weiterhin möglich bleibt.
25	Hünenberg	1_Gemeinden	M 3.1; 3	nein	Diese Ziffer ist samt den zugehörigen Erläuterungen komplett zu streichen. Indem schon heute beispielsweise Solaranlagen auf Hausdächern subventioniert werden, wird auch der Betrieb von Elektrofahrzeugen, die mit diesem Strom geladen werden, subventioniert. Das wäre mit dem vorgeschlagenen dritten Satz aber ausgeschlossen und würde somit einen Rückschritt in der Umweltpolitik bedeuten. Dieser Satz steht zudem im Widerspruch zur aktuell zur Abstimmung stehenden CO <sup>2</sup> -Gesetzgebung, wo die Grundlagen genau für solche Subventionen geschaffen werden sollen (Bsp. Art 55 Abs. 2 Bst. g Entwurf CO <sup>2</sup> -Gesetz: Installationen von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiegebäuden).  <del>Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität.</del>
17	Oberägeri	1_Gemeinden	M 3.1; 3	Frage	«Kantone und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität.» Frage: Steht diese Aussage nicht im Widerspruch zu Energieförderbeiträgen an Photovoltaikanlagen und Elektrofahrzeugen?  Vorschlag: «Kanton und Gemeinden subventionieren <b>ausschliesslich nachweislich nachhaltige Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität.</b> »
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 3.1; 3	nein	Die Handlung 3.1; 3. greift zu stark in die Gemeindeautonomie ein. Die Gemeinden sollen selbst bestimmen können, ob sie einzelne Energieträger oder Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität als subventionswürdig erachten.  <b>Antrag:</b> Die Handlung 3.1; 3. ist zu streichen oder auf den Kanton zu beschränken.

48	ALG	2_Parteien	M 3.1; 3	nein	Der Veloverkehr ist wenn immer möglich vom öV und MIV zu trennen. Einerseits aus Attraktivitätsüberlegungen und andererseits aus den bereits erwähnte Sicherheitsbedenken.
49	FDP	2_Parteien	M 3.1; 3	nein	Auch der Kanton Zug hat eine Verantwortung für die Versorgungsinfrastruktur. Daher soll es auch weiterhin möglich sein, dass der Aufbau oder Ausbau der Versorgungsinfrastruktur unterstützt wird. Finanzielle Unterstützungen, wie beim Projekt Ökoplus für den Aufbau von Ladestationen (KR-Vorlage 3165), sollen auch zukünftig möglich sein.
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 3.1; 3	ja, aber	Statt zu verbieten, macht der Richtplan eine konstruktive Aussage für die Mobilitätstechnologien und leistet so einen proaktiven Beitrag zur postfossilen Zukunft der Schweiz, resp. des Kantons Zug. Gemäss Mobilitätsexperten ist die Zukunft in jedem Fall elektrisch, denn das Medium Strom ist der universelle Energieträger. Seien es Fahrzeuge mit PHEV (Plug-in Hybrid Electric), Vehicle, BEV (Battery Electric Vehicle) oder FCBV (Fuel Cell Electric Vehicle).  «Kanton und Gemeinden <del>subventionieren keine einzelnen</del> <b>können erneuerbare</b> Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die <b>emissionsfreie</b> Mobilität <b>fördern.</b> »
50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	M 3.1; 3		Formell widerspricht diese Negierung der Struktur und Intention des Richtplantextes, welcher im positiven Sinne bestimmt, was wo zu sein hat. Damit wird auch jegliche Art der Förderung, selbst wenn später erwünscht, weil sinnvoll, verunmöglicht. Last but not least diskriminiert und benachteiligt dies die neuen erneuerbaren Energieträger (Wasser, Sonne, Wind etc.) gegenüber den alten, bestehenden Fossilen (Benzin, Diesel), deren Infrastruktur längst realisiert und amortisiert ist.  Meist wird vergessen, dass die Förderung neuer Technologien, Industrien und Zukunftsmärkte in Vergangenheit immer wieder ein Thema war: So z.B. die florierende Schweizer Elektro- und Maschinenindustrie etwa wurde im Ersten Weltkrieg durch massive direkte Staatshilfen hochgezogen. Und durch noch weit gigantischere indirekte Investitionen: für den Aufbau des Strom- und Eisenbahnnetzes, eine Schweizer Erfolgsgeschichte und Inspiration für viele Länder dieser Welt.  Für eine umweltschonende und energieeffiziente Mobilität darf die Elektromobilität auf keinen Fall ausgeschlossen werden. Im Gegenteil, sie bildet vielmehr das Fundament der Energiewende und ist der Königsweg, um die heutige Mobilität von ihren Luft- und Klimaschadstoffen zu befreien. Dies bedingt notwendigerweise genügend Ladeinfrastruktur. Um deren Auf- und Ausbau zügig voranzubringen, im gemeinschaftlich-privaten sowie öffentlichen Raum, sollten auch Private durch Kanton und Gemeinden in Zukunft unterstützt und gefördert werden.  Das Medium Strom ist DER universelle Energieträger und spielt in Zukunft eine zentrale Rolle in der strassengebundenen Mobilität. Seien es Fahrzeuge mit -PHEV Plug-in Hybrid Electric Vehicle -BEV Battery Electric Vehicle -FCBV Fuel Cell Electric Vehicle Allen drei Kategorien ist schon heute gemeinsam, dass sie mindestens einen Elektromotor und eine Batterie haben (BEV ausschliesslich), selbst dann, wenn sie mit Benzin, Diesel, Bio- oder synthetischen Flüssigtreibstoffen betrieben werden (PHEV) oder aber mit Wasserstoff in einem 700bar Tank und einer Brennstoffzelle, die daraus Strom erzeugt (FCBV). Dies bedeutet, dass das Auto der Zukunft in jedem Fall ein 'Elektroauto' ist. d.h. dass jedes dieser Fahrzeuge vor der Fahrt elektrisch geladen werden kann und sollte. Strom-Ladeinfrastruktur hat deshalb universellen Charakter und ist notwendige Grundvoraussetzung für alle emissionsfreien Antriebs-Technologien der Zukunft.  «Kanton und Gemeinden <del>subventionieren keine einzelnen</del> <b>können erneuerbare</b> Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die <b>emissionsfreie</b> Mobilität <b>fördern.</b> »
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 3.1; 3	nein	«Kanton und Gemeinden <b>können neue Mobilitätsformen</b> <del>subventionieren keine einzelnen</del> <b>Energieträger</b> und Versorgungsinfrastrukturen <b>gemäss Massnahmenplan subventionieren für die Mobilität.</b> »
30	Pro Infirmis Beratungsstelle Zug	4_Organisationen	M 3.1; 3	nein	kann Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung entgegenlaufen
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	M 3.1; 3	ja, aber	Für eine umweltschonende und energieeffiziente Mobilität, welches die Elektromobilität zwangsläufig einschliesst, werden zukünftig vermehrt Ladeinfrastrukturen erforderlich. Der Ausbau dieser Ladeinfrastrukturen, im gemeinschaftlich-privaten sowie öffentlichen Raum, sollten durch Kanton und Gemeinden in Zukunft unterstützt und gefördert werden.  Eine mögliche Unterstützung oder Mitfinanzierung von Ladeinfrastrukturen durch Kanton und/oder Gemeinden fördert die umweltschonende und energieeffiziente Elektromobilität, stärkt das Bewusstsein für diese und soll im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auf keinen Fall ausgeschlossen werden. Ansonsten würde diese nachhaltige Entwicklung zur Steigerung der Elektromobilität ausgebremst.  Strom und Ladeinfrastrukturen werden auch bei Plug-In hybriden (PHEV) und Wasserstoff betriebenen (FCBV) Fahrzeugen für das elektrische Laden der Batterie vor einer Fahrt benötigt. Aus diesem Grund sind die Infrastrukturen nicht nur für reine Batterie betriebene Fahrzeuge notwendig und fördern eine umweltschonende und energieeffiziente Mobilität von mehreren Antriebstechnologien.  Anpassungsantrag zu Abs. 3. «Kanton und Gemeinden <del>subventionieren keine einzelnen</del> <b>können</b> Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die <b>eine flächen- oder energieeffiziente</b> Mobilität <b>fördern.</b> »
33	Zuger Wirtschaftskammer	4_Organisationen	M 3.1; 3	nein	Ein Richtplan zeigt nur, was zu tun ist und nicht, was nicht zu tun ist. Im Grundsatz sind wir aber mit der Aussage einverstanden.  Absatz 3 ist zu streichen.

11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 3.1; 3	nein	<p>Im Grundsatz G7.3 wird formuliert, dass der Kanton energieeffiziente Mobilitätsformen fördert. Für die ZVB bedeutet energieeffizient, Antriebsformen mit tiefem Primärenergieverbrauch und ökologisch sinnvolle Technologien. Dass der Kanton technologisch offen ist und sich nicht festlegen will, sowie auch die Zurückhaltung gegenüber der Wirtschaft, können wir nachvollziehen. Wenn aber Energieeffizienz im Grundsatz gefördert werden soll, müssen auch auf der Massnahmenseite Handlungen erfolgen.</p> <p>Wir möchten erwähnen, dass der öV rein rechtlich gesehen auch Subventionen erhält. Die Infrastruktur für den Bus wird auch durch die öffentliche Hand in Analogie zum öV Angebot mitfinanziert. Bleibt der Abschnitt bestehen, stellt sich uns die Frage, ob der Kanton überhaupt die Elektromobilität im öV unterstützen darf.</p> <p>Aus den obigen Überlegungen heraus fordern wir eine Anpassung.</p> <p><b>«Der Kanton unterstützt aktiv die Umstellung der Mobilität auf energieeffiziente Antriebssysteme und Energieträger sowie deren Versorgungsinfrastruktur.»</b></p>
25	Hünenberg	1_Gemeinden	M 4	nein	<p>Das ganze Ziel ist komplett zu streichen und allenfalls neu zu formulieren. Das hier formulierte Ziel «pay per use» ist in dieser Form zu unscharf bzw. zu weitreichend formuliert und hat unabsehbare Konsequenzen. Der Grund liegt darin, dass der Richtplan, in dem das Mobilitätskonzept Bestandteil ist, ja über viele Jahre behördenverbindlich sein wird.</p> <p>So müssten nach dem Wortlaut von G 7.3 beispielsweise die Jahres-Abonnements für den öV verschwinden, da Vielfahrer für jede Fahrt einzeln und somit im Sinne von «pay per use» via Fahrpreis mehr bezahlen müssten als Gelegenheitsfahrer. Allenfalls müssten die Gebühren dann auch je nach Tageszeit anders erhoben werden können als mit einem im Voraus bezahlten pauschalen Jahres-Abonnement. Dies wäre aber im Sinne der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts zur Verhinderung eines Verkehrskollapses kontraproduktiv, da der öV darunter leiden würde und die Gefahr bestünde, mehr MIV auszulösen.</p> <p>Wir unterstützen aber ausserhalb dieser zur Streichung beantragten Formulierungen die Notwendigkeit in die Richtung einer Verkehrsmengen-Steuerung, um einen Kollaps zu verhindern. Es braucht aber eine neue und differenziertere Formulierung.</p> <p><b>M 4 Verursachergerechte Mobilität</b> <b>M 4.1 Handlungen</b> 1. Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») ein. 2. Der Kanton unterstützt die schweizweite Einführung von Mobility Pricing für das Brechen von Verkehrsspitzen.</p>
10	Cham	1_Gemeinden	M 4.1	nein	<p>Das Anliegen, dass sich der Kanton für eine Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip einsetzt, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Für Velofahrende und Zufussgehende sollte die Infrastruktur aus sozialen, umwelt- und gesundheitsfördernden Aspekten jedoch weiterhin unentgeltlich genutzt werden können. Das Zufussgehende und Radfahrende mit einer entsprechenden App ihre Infrastrukturen mitfinanzieren sollen, erscheint utopisch und verfassungsfeindlich (Recht auf Bewegungsfreiheit, Schutz der Privatsphäre).</p> <p>Auf eine Vollkostentragung beim Fuss- und Radverkehr soll verzichtet werden.</p>
13	Klimastreik Zug	4_Organisationen	M 4.1	nein	<p>Auf S. 45 des Mobilitätskonzepts steht, dass die Verursachergerechte Mobilität unabhängig vom Verkehrsmittel sein sollte. Grundsätzlich ist das zu begrüssen. Dabei müssen aber die sogenannten negativen externen Kosten zwingend berücksichtigt werden. Diese beinhalten etwa die Auswirkungen auf die Umwelt durch Abgase, klimaschädliche Treibhausgase oder die Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Lärm. Laut dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) betragen diese jährlich 13,4 Milliarden Franken - über zwei Drittel (!) davon entfällt auf den MIV.</p> <p>Wenn diese negativen Kosten nicht berücksichtigt werden, ergäbe sich ein verzerrtes Bild. Das würde dazu führen, dass der öV für die Zuger:innen bald doppelt so teuer wird, weil er auf dem Papier relativ viel kostet - und der MIV würde so günstig bleiben wie jetzt. Das kann nicht im Interesse der Bevölkerung und des Klimaschutzes sein.</p> <p>Die negativen externen Kosten müssen bei der verursachergerechten Mobilität zwingend berücksichtigt werden.</p>
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 4.1; 1	ja, aber	<p>Mit dem Kernsatz G 7.4 strebt der Kanton Zug im Bereich Mobilität eine Finanzierung nach dem Grundsatz «pay per use» an. Unter Punkt 1 der Handlung M 4.1 schreibt der Kanton, dass er sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip einsetzt. Dem Bund ist nicht klar, ob der Kanton Zug damit auch meint, dass externe Kosten der Mobilität künftig stärker internalisiert werden sollen, was er durchaus begrüssen würde. Weiter weist der Bund darauf hin, dass die vom Kanton gewählte Formulierung sehr absolut («Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip») ist.</p> <p>Verschiedene Aussagen im raumplanerischen Bericht lassen zudem vermuten, dass der Kanton Zug insbesondere auch auf eine Erhöhung der Kosten für die öV-Nutzerinnen und Nutzer sowie Gebühren für Velofahrerinnen und Velofahrer abzielt. Aus Sicht Bund wäre dieses Vorgehen nur sehr bedingt zweckmässig.</p>
44	Menzingen	1_Gemeinden	M 4.1; 1	ja, aber	Verursachergerechte Mobilität «pay per use»: Dieser Grundsatz soll präzisiert werden. Es müssen attraktive Mobilitätsalternativen vorhanden sein.
48	ALG	2_Parteien	M 4.1; 1	nein	Ergänzen: «...Vollkostentragung <b>inkl. den negativen externen Kosten...</b> »
49	FDP	2_Parteien	M 4.1; 1	ja, aber	<p>Mit dem Grundsatz «pay per use» ist die FDP einverstanden, denn dieses Modell ist grundsätzlich gerecht. Aber die Grenze zwischen Theorie und Realität wird im System «Mobilität» die wohl nicht unüberwindbare Messlatte darstellen. Es ist wohl nicht realistisch, dass Fussgänger und Velofahrer die jeweiligen Vollkosten tragen können. Auch beim öV ist der aktuelle Kostenteiler weit von den Vollkosten entfernt. Daher schlägt die FDP vor, dass Wort «Vollkostentragung» durch «Kostentragung» zu ersetzen.</p> <p>Damit bleibt die gewünschte und aus Sicht der FDP korrekte Stossrichtung erhalten, jedoch wird die unrealistische Zielvorgabe relativiert.</p>
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 4.1; 1	Frage	<p>Es ist für uns nicht klar, ob es sich nur um den MIV handelt, oder ob der öV mitgemeint ist. Nur dann ist eine Vollkostentragung fair und gerechtfertigt. Wir sind der Meinung, dass wenn eine solche Betrachtung gemacht wird, der öV und die Elektromobilität entsprechend dem Verursacherprinzip auch bezüglich Umweltbelastung miteinbezogen werden müssen.</p> <p>Eine rein kantonale Einführung «pay per use» lehnen wir ab. (siehe G7.4)</p>

50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	M 4.1; 1	ja, aber	<p>Wir unterstützen das Verursacherprinzip als elementare Grundvoraussetzung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gerechtigkeit. Ein «pay per use»-Mecano lehnen wir aus genannten Gründen ab (siehe Begründung zu G 7.4). Es ist der Schweiz mit 14 % nicht gelungen, bis 2020 das gesteckte Ziel einer Reduktion der im Inland emittierten Treibhausgase um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu senken 1). Die freie Marktwirtschaft war nicht in der Lage mit freiwilligen Massnahmen das Ziel zu erreichen, resp. zu unterbieten, trotz der flankierenden gesetzlichen Bestimmungen des geltenden CO2-Gesetzes. Fossile Treibstoffen schaden nachweislich dem Klima und müssen deshalb durch Strom aus erneuerbaren Primärenergien Wasser, Sonne und Wind substituiert werden.</p> <p>Aus diesem Grund muss insbesondere im Verkehrssektor, welcher nahezu 38 % der CO2-Emissionen in der Schweiz verursacht (Quelle: BFE Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2019), seine Bemühungen markant erhöhen, um den Rückstand zügig aufzuholen.</p> <p>Die Klimaerwärmung ist die direkte Folge, der des Ungleichgewichts des Nachhaltigkeitsdreieck zu Nutzen der Wirtschaft und Gesellschaft und zum Nachteil der Umwelt. Dies muss zwingend ins Gleichgewicht gebracht werden und erfordert deshalb ab sofort und bis auf weiteres den Einbezug und eine höhere Gewichtung des Umweltschutzes.</p> <p>«Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem <del>das</del> Verursacherprinzip, <b>unter Berücksichtigung klimarelevanter Faktoren</b>, («pay per use») ein.»</p>
30	Pro Infirmis Beratungsstelle Zug	4_Organisationen	M 4.1; 1	nein	<p>Für Menschen mit Behinderung wird es auch zukünftig auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Transportmittel oder individuelle Mobilitätsangebote erfordern (im Sinne von Tixi Taxi). Die Benutzer solcher Angebote dürfen nicht mit einer Vollkostenbelastung und verursachergerecht zur Kasse gezogen werden.</p>
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 4.1; 1	ja, aber	<p>Der Kostenwahrheit muss Rechnung getragen werden, d.h. die externen Kosten müssen internalisiert werden</p> <p>«... Vollkostentragung <b>inklusive der externen Kosten</b> ...»</p>
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	M 4.1; 1	ja, aber	<p>Wir unterstützen das Verursacherprinzip als elementare Grundvoraussetzung der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gerechtigkeit. Der Schweiz ist es mit 14 % nicht gelungen, bis 2020 das gesteckte Ziel einer Reduktion der im Inland emittierten Treibhausgase um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu senken. Die freie Marktwirtschaft ist nicht in der Lage mit freiwilligen Massnahmen das Ziel zu erreichen, resp. zu unterbieten, trotz der flankierenden gesetzlichen Bestimmungen des geltenden CO2-Gesetzes. Fossile Treibstoffen schaden nachweislich dem Klima und müssen deshalb durch Strom aus erneuerbaren Primärenergien Wasser, Sonne und Wind substituiert werden.</p> <p>Aus diesem Grund muss insbesondere der Verkehrssektor, welcher 38 % der CO2-Emissionen in der Schweiz verursacht (Quelle: BFE Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2019), seine Bemühungen markant erhöhen.</p> <p>«Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») <b>das Verursacherprinzip, unter Berücksichtigung aller Dimensionen der Nachhaltigkeit (Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft)</b>, ein.»</p>
17	Oberägeri	1_Gemeinden	M 4.1; 1	ja, aber	<p>«Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») ein.</p> <p>Kommentar: Um den öV attraktiv zu halten und diesen nachhaltig zu fördern, muss dieser mit finanziellen Mitteln unterstützt werden. Die ausschliessliche Finanzierung des öVs durch den Nutzer führt zu einer Überteuerung von Streckenabos.</p>
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 4.1; 2	nein	<p>Die Stadt unterstützt das Anliegen, dass bei der zukünftigen Steuerung des Verkehrs auch die Kosten verursachergerecht miteinzubeziehen sind. Dabei sieht die Stadt Ansätze im Vordergrund, bei denen leistungsbezogene Preise für die genutzte Mobilität in Anwendung gebracht werden. Als gutes Beispiel ist etwa die bewährte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu nennen. Auf kommunaler Ebene steht Mobility Pricing nicht im Vordergrund und es ist auch nicht ersichtlich, wie ein solcher Ansatz auf kantonaler Ebene zweckmässig umgesetzt werden könnte. Diesbezüglich steht es dem Bund offen, über ein solches System zu befinden und eine allfällige Umsetzung zusammen mit den Kantonen koordiniert anzugehen. Es ist daher zu prüfen, ob Mobility Pricing überhaupt auf Stufe der kantonalen Richtplanung eingebracht werden soll.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Handlung 4.1.2. ist gemäss den Erwägungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu streichen.</p>
48	ALG	2_Parteien	M 4.1; 2	nein	<p>Ergänzen: «...Einführung des Mobility Pricing <b>unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen (Förderung von Veloverkehr, Fussverkehr und öV, sowie der Verringerung des MIV)</b>... »</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 4.1; 2	nein	<p>Kommentar: Mobility Pricing für den öV kann nur im Rahmen des nationalen öV-Netzes funktionieren. Zug als Testkanton ist zu klein und ungeeignet.</p>
32	TCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 4.1; 2	ja, aber	<p>Der TCS Sektion Zug ist zum angesprochenen Mobility Pricing sehr kritisch eingestellt. Wir erachten die Einführung von Mobility Pricing erst als angezeigt, wenn die Arbeitgeber vorher verpflichtend zur Einführung von flexiblen Arbeitszeiten für die Arbeitnehmenden angehalten sind. Erst wenn die Möglichkeit besteht, die Arbeitszeit flexibel zu gestalten, kann, wenn überhaupt, Mobility Pricing zum Thema werden. Es stellt sich zudem die Frage, ob nicht, wenn Arbeitnehmende durch den Arbeitgeber verpflichtet werden, sich während den Hauptverkehrszeiten mit einem motorisierten Fahrzeug oder mit dem öV zu bewegen, die entsprechenden Kosten durch den jeweiligen Arbeitgeber zu übernehmen sind.</p>
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 4.1; 2	ja, aber	<p>Mobility Pricing kann sehr gut als Lenkinstrument eingesetzt werden, um eine höhere Flächen- und Energieeffizienz zu erreichen: ("Antrag") Im Agglomerationsprogramm Zug der 4. Generation (8.3 Teilstrategie Verkehr, V9) steht explizit, dass die Verkehrsnachfrage gezielt gelenkt werden soll.</p> <p>«... Brechen von Verkehrsspitzen <b>und für das Lenken auf energie- oder flächeneffizientere Verkehrsmittel.</b>»</p>

43	WWF	4_Organisationen	M 4.1; 2	ja, aber	<p>Mobility Pricing kann sehr gut als Lenkinstrument eingesetzt werden, um eine höhere Flächen- und Energieeffizienz zu erreichen:</p> <p>Vorschlag: «... Brechen von Verkehrsspitzen <b>und für das Lenken auf energie- oder flächeneffizientere Verkehrsmittel.</b>» Im Agglomerationsprogramm Zug der 4. Generation (8.3 Teilstrategie Verkehr, V9) steht explizit, dass die Verkehrsnachfrage gezielt gelenkt werden soll.</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5	Hinweis	<p>Im Sinne eines symbolischen Aktes bzgl. Prioritätensetzung beantragen wir, dass die Reihenfolge der Infrastrukturkapitel geändert wird.</p> <p>Neu: M 5.2 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler M 5.3 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler M 5.4 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrasse M 5.5 Veloverkehr M 5.6 Kantonales Wanderwegnetz M 5.7 Nationalstrassen M 5.8 Kantonsstrassen M 5.9 Güterverkehr M 5.10 Flugverkehr</p>
32	TCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 5	ja, aber	<p>Das Kapitel M5 ist aus unserer Sicht zu ergänzen: die Mobilitätsformen werden vielfältiger und verändern sich rasch. Daher ist es unserer Meinung nach angezeigt, mittels eines Monitorings die Mobilität auf allen Verkehrsträgern zu erfassen und zu beobachten, damit rasch Schlussfolgerungen vorgenommen werden können. Mängel, Bedürfnisse und Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot können mittels periodischer Befragungen der Bevölkerung und der Wirtschaft erfasst werden.</p> <p>Mittels eines Monitorings erfasst und beobachtet der Kanton die Mobilität auf allen Verkehrsträgern, wobei die Gemeinden ergänzend mitpartizipieren können. Periodische Befragungen der Bevölkerung und der Wirtschaft ermitteln Mängel, Bedürfnisse und die Zufriedenheit der Angebote.</p>
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 5.1; 1	ja, aber	<p>Aus Sicht der Stadt wäre zu prüfen, ob sie aufgrund ihrer Grösse sowie der vorhandenen Ressourcen und detaillierten Ortskenntnissen im Sinne der Einführung einer Kompetenzdelegation sämtliche Verkehrsinfrastrukturen auf Stadtgebiet unter Berücksichtigung der übergeordneten kantonalen Anliegen selber planen und bauen könnte (Handlung 1).</p> <p><b>Antrag:</b> Die Handlung 5.1.1 ist gemäss den Erwägungen zu überprüfen und anzupassen.</p>
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	M 5.1; 1	ja, aber	<p>Dies ist die Umsetzung des Grundsatz G 4.2 aus dem kantonalen Richtplandtext (G: Grundzüge der räumlichen Entwicklung) «Der Kanton gewährleistet die sichere, umweltgerechte und wirtschaftliche Versorgung des Kantons mit Energie. Kanton und Gemeinden verwenden Energie haushälterisch und streben energieeffiziente Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen an.» sowie des Grundsatz G 7.3 «Kanton und Gemeinden fördern durch Anreize flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen. Erneuerbare Energien stehen im Vordergrund.»</p> <p>Ergänzungsantrag zu Abs. 1. «Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen für die <b>flächen- oder energieeffiziente</b> Mobilität. Sie erneuern sie und gewährleisten deren Sicherheit.»</p>
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.1; 1	ja, aber	<p>Die übergeordnete Stossrichtung der flächen- und energieeffizienten Mobilität ist hier aufzunehmen.</p> <p>«Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen für die Mobilität <b>nach der Priorität der Flächen- und Energieeffizienz.</b> Sie ...»</p>
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 5.1; 2	ja, aber	<p>Betreffend der Handlungen 2 und 3 beziehen sich unsere Bemerkungen insbesondere auf die diesbezüglichen Ausführungen im raumplanerischen Bericht: Das langfristige Kantonsstrassennetz ist aufgrund der neuen Tangente Zug-Baar und im Hinblick auf einen neuen Zentrumstunnel in der Stadt Zug sowie der im raumplanerischen Bericht genannten Aufwertung der Ortszentren zu überdenken und anzupassen (vgl. Antrag 11a zu M 3.1;1). Der Begriff der Ortszentren ist dabei aufgrund der angestrebten inneren Verdichtung weiter zu fassen und nicht nur auf die historischen Ortskerne zu beschränken. Die Optimierung des Busnetzes ist stark auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene auszurichten. Diesbezüglich ist eine vermehrt polyzentrische Ausrichtung des Busnetzes mit tangentialen Verbindungen zu prüfen.</p> <p>Die vorgesehenen Ausbauten des Kantonsstrassennetzes, namentlich die «Ertüchtigung» der Chamer- und der Nordstrasse, ist aufgrund der Grundsätze des neuen kantonalen Mobilitätskonzeptes zu löschen (vgl. Antrag 11b/ M 3.1;1). Ein nachfrageorientierter Ausbau dieser innerstädtischen Kantonsstrassen ist aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit der Knoten weder zweckmässig, noch hinsichtlich dem höher zu gewichtenden Anliegen des Schutzes der Wohnbevölkerung vor den negativen Aspekten des Verkehrs (Lärm, Luft, Klima, Flächenverbrauch/Trennwirkung) angezeigt. Die Überprüfung des Netzes ist auf der Grundlage des neuen Mobilitätskonzeptes umgehend an die Hand zu nehmen und nicht erst im Jahre 2035.</p> <p>Die Optimierung und der Ausbau des Velonetzes werden unterstützt. Dabei ist von zentraler Bedeutung, dass einerseits eine dichte Vernetzung der Wege untereinander und im Siedlungsgebiet eine räumliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgt. Die Überarbeitung des kantonalen Velonetzes ist folglich am Grundsatz des Mischverkehrs/Velo auf der Fahrbahn auszurichten (vgl. Antrag 11c zu M 3.1;1). Um die ambitionierten Ziele bezüglich der Steigerung des Anteils Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erreichen, ist nicht erst das Jahr 2040 als Zeithorizont für die Umsetzung festzulegen. Der Ausbau müsste mit höherer Priorität innerhalb der nächsten Jahre erfolgen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Handlungen unter 5.1; 2. sind wie folgt zu ergänzen: a. Das Kantonsstrassennetz beinhaltet auch die übergeordneten Infrastrukturbauten gemäss Zielzustand (Stadt Zug Zentrumstunnel). b. Anpassung oder Löschung der Überprüfungsfrist 2035.</p>
16	ASTRA (via Email, Vorabinfo)	0_Bund	M 5.1; 2.1	nein	<p><i>Das Nationalstrassennetz als Hauptverteiler mit zusätzlichen Halbinschlüssen (...):</i> Im Verhältnis zu den Aussagen bei den Hauptstrassen ist der Zusatz «mit zus. Halbinschl.» nicht kongruent und nicht notwendig - die Vorhaben die ihr wünscht werden ja anschliessend gelistet. Da dürft ihr einen Antrag auf Teilstreichung erwarten, der Bund lässt sich nicht so unter Druck setzen.</p>



60	Bund (ARE)	0_Bund	M 5.1; 2.1	ja, aber	<p>Im Unterpunkt 2.1 der Handlung M 5.1 Punkt 2 führt der Kanton Zug seine Planungsüberlegungen zum Nationalstrassen- und Hauptstrassennetz aus. Hierzu schreibt er, dass die Infrastruktur im Kanton Zug u.a. auf dem Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke mit zusätzlichen Halbinschlüssen und auf dem heutigen Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten basiere. Die Zusammenfassung der Aufgaben der National- und Hauptstrassen in einem Punkt erachtet das ASTRA als problematisch, da unterschiedliche Zuständigkeiten vorliegen. Im Unterschied zu den vom ASTRA begrüßten und tolerierten Aussagen bezüglich der Hauptstrassen ist der bei der Nationalstrasse verwendete Zusatz «mit zusätzlichen Halbinschlüssen» nicht notwendig, da die Anschlussvorhaben als Wunsch des Kantons an das ASTRA nachstehend einzeln gelistet werden.</p> <p>Das ASTRA beantragt im Rahmen der Überarbeitung bezüglich der Handlung 2 im Kapitel M 5.1 folgende Teilstreichung: <b>«Die Infrastruktur im Kanton Zug basiert auf folgenden Hauptnetzen: 2.1. Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke mit zusätzlichen Halbinschlüssen und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten.» (Auftrag zur Überarbeitung)</b></p>
48	ALG	2_Parteien	M 5.1; 2.1	nein	<p>Weitere Strassen und Halbinschlüsse dienen nicht dem gesamtgesellschaftlichen Ziel einer zukunftsorientierten und umweltverträglichen Mobilität.</p> <p>«Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke.» -&gt; <b>Den restlichen Teilsatz streichen.</b></p>
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 5.1; 2.1	ja, aber	<p>Jede neue Strasse braucht eine umfangreiche Interessenabwägung. Wir würden den Satz kürzer halten</p> <p><b>«Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke mit zusätzlichen Halbinschlüssen und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten.»</b></p>
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 5.1; 2.2	Hinweis	<p>Die Aussage auf S. 48, dass neu viertelstündlich schnelle Züge zwischen Luzern–Ebikon–Rotkreuz–Cham–Zug–Baar–Zürich HB verkehren werden, ist nicht ganz korrekt. Der Viertelstundentakt in beide Richtungen entsteht dank des RE und der S1. Die SBB weist darauf hin, dass das Wort «schnelle Züge» missverständlich erscheint. Beim Viertelstundentakt in Ebikon geht es beispielsweise nicht primär um «schnelle», sondern um umsteigefreie und häufigere Verbindungen.</p>
48	ALG	2_Parteien	M 5.1; 2.2	neu	<p>Ergänzung: <b>«Der Regierungsrat prüft die 2. Etappe der Stadtbahn, mit einem Ausbau im Bereich Choller / Alpenblick und damit einer direkten Verbindung zwischen Cham und Steinhausen.»</b></p>
4	ZPK Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg	3_Nachbarkantone	M 5.1; 2.2	ja, aber	<p>Gemäss Raumplanerischem Bericht (Kap. 5 Mobilitätskonzept, M 5, Pt. 2.2) hat der öffentliche Verkehr zwei zentrale Pfeiler: (<i>werden beschrieben</i>). Bei beiden Pfeilern vermisst der ZPK-Vorstand den Einbezug der Verbindungen zwischen dem Kanton Zug und dem Knonaueramt. Die S-Bahnlinie durch das Knonaueramt wird nicht erwähnt. Das im Text (M 5.6.1) beschriebene und in der Teilkarte dargestellte Busnetz beschränkt sich auf die Erschliessung des Siedlungsgebiets innerhalb des Kantons Zug. Im Rahmen der Strategie öffentlicher Verkehr / kombinierter Verkehr, welche die ZPK mit Unterstützung des Kantons Zürich und des Kantons Zug erarbeitet sind die Verbindungen zwischen dem Kanton Zug und dem Knonaueramt ein zentrales Thema. Der ZPK-Vorstand <b>würde es begrüßen, wenn der Kanton Zug entsprechende Erkenntnisse aus der Studie in den Richtplan integriert.</b></p> <p>(Schienennetz): Im Raumplanerischen Bericht ist bei der Beschreibung des Schienennetzes <b>auch die S-Bahnlinie über das Knonaueramt nach Zürich als zentraler Pfeiler für den Regionalverkehr zu erwähnen.</b> Begründung:Für das Knonaueramt ist die S-Bahnlinie als Verbindung in den Kanton Zug von zentraler Bedeutung.</p>
4	ZPK Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg	3_Nachbarkantone	M 5.1; 2.3	ja, aber	<p>(Netz des Feinverteilers für den öffentlichen Verkehr): <b>Das Busnetz / das Netz des Feinverteilers ist über die Kantonsgrenzen hinaus zu planen.</b></p> <p>Begründung: Der südliche auf Zug ausgerichtete Teil des Knonaueramts verzeichnet ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum mit einem entsprechenden Pendlerzuwachs in den Wirtschaftsraum Zug. In der Strategie öffentlicher Verkehr / kombinierter Verkehr, welche die ZPK u.a. auch mit Unterstützung und Beteiligung des Kantons Zug erarbeitet, sind die Verbindungen zwischen dem Kanton Zug und dem Knonaueramt ein zentrales Thema. Die Erkenntnisse zum Busnetz sollten auch im Richtplan des Kantons Zug in geeigneter Weise abgebildet werden.</p>
48	ALG	2_Parteien	M 5.1; 2.4		<p>Mobilität mit dem Fahrrad beschränkt sich schon lange nicht mehr nur auf die Freizeit. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen und der technischen Möglichkeiten, wird das Velo und die E-Bikes immer stärker als individuelles Fahrzeug für den täglichen Arbeitsweg genutzt.</p> <p><b>«Das Velowegnetz.» (Fussverkehr streichen).</b></p>
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 5.1; 2.5	nein	<p>Der Kanton schreibt hier, dass weitergehende Ausbauten für die Punkte 2.1 und 2.2 mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine umfassende Interessenabwägung benötigen. Der Bund weist darauf hin, dass die Punkte 2.1 und 2.2 das Nationalstrassennetz und Schienennetz und damit Bundesvorhaben betreffen. Der kantonale Richtplan darf keine Handlungsanweisungen an den Bund bzw. Vorgaben für seine Vorhaben beinhalten. Ausserdem suggeriert die Aussage, dass bei Ausbauten, die keine grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, keine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden muss.</p> <p><b>Auftrag für die Überarbeitung: Der Bund fordert den Kanton auf, im Hinblick auf die Prüfung und Genehmigung den Punkt 2.5 der Handlung M 5.1 neu zu formulieren oder zu streichen.</b></p>
17	Oberägeri	1_Gemeinden	M 5.1; 2.5	nein	<p>«...umfassende Prüfung des Netzes in den Räumen Stadt Zug, Baar-Zug Steinhausen, Rotkreuz und Unterägeri statt.» Änderungsvorschlag: Unterägeri ändern auf <b>«Ägerital»</b></p>
38	Risch	1_Gemeinden	M 5.1; 2.5	Hinweis	<p>Es heisst, grossräumige Umfahrungen wie die Ostumfahrung Rotkreuz sind erst 2035 wieder zu prüfen und nur, falls die heutige Stossrichtung (nur kleinräumige Ausbauten, Effizienzerhöhung) nicht greift. Im letzten Abschnitt heisst es aber, bis 2035 seien Massnahmen inkl. Umfahrungen zu prüfen und dem Kantonsrat vorzulegen. Die Aussagen sind zu überprüfen. Der Halbinschluss Rotkreuz Süd wurde im Jahr 2020 im Richtplan festgelegt. Der Bügel ins Industriegebiet wurde als Zwischenergebnis aufgenommen. Darin wurde festgelegt, dass der Kanton bis 2023 einen Antrag zur weiteren Planung dem Kantonsrat unterbreiten muss. Die Gemeinde ist daran interessiert, dass dieser Prozess zeitnah wiederaufgenommen wird.</p>

46	die Mitte	2_Parteien	M 5.1; 2.5	ja, aber	<p>1. Beim ersten Satz stellt sich uns die Frage, wie die Formulierung «... grosse Auswirkungen auf Raum und Umwelt ...» definiert wird bzw. wie sie sich solche beispielsweise von «sehr grossen» oder «geringen» Auswirkungen unterscheiden lassen. Wir begrüssen es sehr, wenn hier begriffliche Präzisierungen stattfinden und definiert wird, in welchen Fällen eine umfassende oder eine andersgeartete Interessensabwägung stattfinden muss. Falls dies so nicht möglich sein sollte, erachten wir eine Streichung als weitere Möglichkeit.</p> <p>2. Im zweiten Satz wird die «... umfassende Prüfung des Netzes ...» vorgeschlagen (siehe dazu unsere Ausführungen weiter unten). Innerhalb der Position 2 wird von Hauptnetz, Schienennetze und etlichen weiteren «Netzen» gesprochen. Wir begrüssen es, wenn dafür eine neue Position 2.6 geschaffen würde und darin präzise festgelegt wird, welche Netze unter diese vorgeschlagene Prüfung per 2035 fallen sollen (mit entsprechenden Referenzen zu den voranstehenden Positionen). Weiter stellt sich uns die Frage, ob anstelle der erwähnten Räume nicht vielmehr vom ganzen Kanton gesprochen werden sollte. Dem Kommentar kann nicht entnommen werden, ob und ggf. weshalb diese räumliche Einschränkung auf die erwähnten Räume, deren räumliche Ausdehnung uns nicht bekannt ist, zweckmässig ist.</p> <p>3. Zudem erscheint uns der im zweiten Satz vorgeschlagene Richtplanteil nicht mit dem Kommentar des Raumplanerischen Berichts (RB) übereinzustimmen. Im Richtplanteil wird von einer Überprüfung «... im Jahr 2035 ...» gesprochen und auf Seite 49 RB wird ausgeführt, dass «In den Räumen Stadt Zug, Baar-Zug-Steinhausen, Rotkreuz und Unterägeri sind bis 2035 ... zu prüfen und dem Kantonsrat zum Entscheid vorzulegen sind.»</p> <p>Die im RB gemachten Ausführungen sind u.E. klar und wir begrüssen es deshalb, wenn diese im RB gemachten Ausführungen entsprechend im Richtplanteil - anstelle der aktuellen Fassung - aufgenommen werden (gemäss Vorschlag oben in einer neuen Ziffer 2.6.).</p>
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 5.1; 2.5	Hinweis	Wir empfehlen hier dem innerkantonalen S-Bahn-Netz eine hohe Priorität zuzuordnen, um als Standort attraktiv zu sein. Dies insbesondere in den Gemeinden Hünenberg und Cham und dem Gebiet Ammismatt in Zug / Steinhausen. Es ist zu prüfen, ob und wie auch die alten und heute meist stillgelegten Netze der Industriegeleise für diesen Zweck aktiviert werden können.
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5.1; 2.5	nein	streichen ersetzen mit: <i>2.5 Weitergehende Ausbauten für den Punkt 2.1 werden nur in Erwägung gezogen, falls sie für die Erreichung der Ziele unter G 7.1 und G 7.2 zwingend nötig sind.</i>
5	Privat 1	5_Private	M 5.1; 2.5	nein	<p>Alle meine vorangehenden Argumente vertrat im Sinne auch Kantonsrätin Frau Manuela Leemann! Siehe Protokoll des Kantonsrates vom Donnerstag 28. Mai 2020, Vormittag, Seite 815: Manuela Leemann: «An der Chamerstrasse wohnen viele Leute, die von einem Ausbau betroffen wären und das überhaupt nicht lustig finden würden,»</p> <p>Erläuterung zu den Handlungen Ziffer 2.5 Absatz 1 Seite 49: «Ertüchtigung» der Chamerstrasse in Zug ist fast unmöglich und widerspricht Ihrem Leitsatz: G 7.5 Seite 46 1. Satz ....<i>planen, bauen und unterhalten sichere und umweltverträgliche Infrastrukturen für die Mobilität.</i> <b>«Ertüchtigung» der Chamerstrasse ist somit zu streichen.</b></p>
48	ALG	2_Parteien	M 5.1; 2.5 (alt)	nein	Die umfassende Analyse soll viel früher stattfinden. Idealerweise bereits im <b>Jahre 2024</b> (Auswirkungen Tangente, Mittelschulstandort und weitere grössere Arbeits- und Wohnquartiere).
48	ALG	2_Parteien	M 5.1; 2.5 (neu)	neu	<b>Das Fusswegnetz braucht einen separaten Punkt.</b>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5.1; 2.6 (neu)	neu	<b>2.6 «Die Infrastruktur der grossen Mobilitätshubs in Baar, Zug, Cham, Steinhausen und Rotkreuz wird systematisch an die steigenden Anforderungen angepasst. Im Hinblick auf die Inbetriebnahmen der im AS 2035 geplanten Infrastrukturen werden sie rechtzeitig auf den dannzumal zu erwartenden Wachstumsschub ausgerichtet. Dazu wird eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden angestrebt.»</b>
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.1; 3	nein	<p>Wie bereits formuliert, werden die Mischformen der Verkehrsfläche den jeweiligen Ansprüchen der Verkehrsmittel nicht gerecht. So stört sich der Passagier im Bus, wenn dieser hinter einem Velo herfahren muss und der Velofahrer fühlt sich bedrängt, wenn der Bus hinter ihm herfährt oder diesen überholt. Mit der Zunahme der Velos auf den Strassen ohne Velostreifen nimmt die Zuverlässigkeit des öV kontinuierlich ab. Eine räumliche Trennung und zur Verfügungsstellung von genügend Raum mit z.B. separaten Velospuren bringt allen Verkehrsmitteln Vorteile.</p> <p>Eine Freigabe von Busspuren für Velo und vor allem Trottinets lehnen wir kategorisch ab. Durch die hohen Geschwindigkeitsdifferenzen und der unterschiedlichen Sicherheitsansprüche (Vollbremsung bei tiefer Geschwindigkeit, Überholmanöver) lehnen wir eine Mitbenützung ab. Die investierten Mittel für einen zuverlässigen öV gehen dadurch verloren.</p> <p>Die Erläuterungen sind anzupassen. Wird dem Antrag M 5.1.X nicht stattgegeben, ist die Trennung der Verkehrsmittel hier aufzunehmen.</p>
16	ASTRA (via Email, Vorabinfo)	0_Bund	M 5.1; 3.1	Fehler	<i>Kanton e und Gemeinden (...): «e» streichen!</i>
41	Baar	1_Gemeinden	M 5.1; 3.1	ja, aber	<p>Unter dem Punkt 3.1 wird von einem leistungsfähigen Fuss- und Veloverkehr gesprochen. Für die Gemeinde Baar stellt sich die Frage nach der Definition eines leistungs-fähigen Fuss- und Veloverkehrs. Der Fuss- und Veloverkehr benötigt im Alltagsverkehr als Fördermassnahme ein sicheres, direktes und lückenloses Netz um leistungsfähig zu sein. Insbesondere ist im Bereich von Knoten auf die Führung des Fuss- und Velo-verkehrs zu achten.</p> <p>Antrag: Der Satz ist wie folgt anzupassen: «Kantone und Gemeinden sorgen für <del>einen leistungsfähigen</del> <b>ein sicheres, direktes und lückenloses Netz im Fuss- und Veloverkehr</b> und bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen. <b>Der Hauptfokus liegt beim Alltagsverkehr.</b>»</p>
48	ALG	2_Parteien	M 5.1; 3.1	nein	<p>Aufgrund des angestrebten Wachstums und den gesamtgesellschaftlichen Interessen (u.a. Klima und Umwelt), muss die zukünftige Mobilität viel stärker auf das platzsparende und umweltschonende Velo, sowie den Fussverkehr ausgerichtet sein.</p> <p>Es braucht wiederum <b>zwei separate Punkte</b>. Einen für die Veloinfrastruktur und einen für den Fussverkehr.</p>
46	die Mitte	2_Parteien	M 5.1; 3.1	ja, aber	Wir begrüssen es, wenn anstelle von (bestehend) «... sorgen für einen leistungsfähigen Velo-und Fussverkehr...» neu die folgende Formulierung aufgenommen wird: «... sorgen für <b>ein umfassend vernetztes und</b> einen leistungsfähigen Velo-und Fussverkehr ...».

30	Pro Infirmis Beratungsstelle Zug	4_Organisationen	M 5.1; 3.1	nein	Es fehlt die Aussage, wonach zum Beispiel unter 3.1. nebst der Leistungsfähigkeit, auch für Menschen mit Behinderung die bedarfsgerechte Mobilität gesorgt wird.
17	Oberägeri	1_Gemeinden	M 5.1; 3.2	ja, aber	«Wo sinnvoll <b>und umsetzbar</b> , steht innerorts.»  Kommentar: Die Umsetzung ist eventuell nicht überall möglich, wo es sinnvoll wäre.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.1; 4	ja	Die ZVB unterstützt das Bestreben sehr, da der öV und vor allem die Weiterentwicklung in Richtung autonomes Fahren offene und standardisierte Schnittstellen braucht. Dies zeigen auch Erfahrungen aus dem Projekt MyShuttle.
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 5.1; 5	ja, aber	Der Bund weist darauf hin, dass sich der Kanton Zug bei ausserkantonalen Mobilitätshubs zwar an der Planung beteiligen kann, nicht aber selbst aktiv planen kann. Die Federführung liegt jeweils beim entsprechenden Standortkanton.  Für den Bund stellt sich zudem die Frage, ob sich der Kanton Zug bei jeder Planung von solchen Anlagen beteiligen möchte und was er unter dem Begriff «gute Umsteigebahnhöfe» versteht. Der Bund schlägt dem Kanton vor, den Wortlaut dieser Festlegung wie folgt zu formulieren: <b>(Antrag für die Überarbeitung; Textvorschlag)</b> «Der Kanton Zug kann sich an der Planung von ausserkantonalen Mobilitätshubs an Umsteigebahnhöfen oder an Autobahnanschlüssen mit schnellen Verbindungen in den Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar <b>beteiligen. Er sucht dazu frühzeitig die Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Standortkanton.</b> »
25	Hünenberg	1_Gemeinden	M 5.1; 6	ja	Wir unterstützen explizit die in den Erläuterungen Ziffer 6 aufgeführte Idee, dass sich der Kanton Zug als Zupendler-Kanton darum bemüht, in den Nachbarkantonen Anlagen zu schaffen, die den Personenbesetzungsgrad von in den Kanton Zug einfahrenden ausserkantonalen Fahrzeugen erhöht.
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 5.1; 6	ja, aber	Betreffend der «Mobilitätshubs» (Handlung 6) ist aus Sicht der Stadt anzumerken, dass der Raum für multimodale Drehscheiben an den städtischen Bahnhöfen begrenzt ist und daher eine umfassende Abwägung zwischen Mobilitätsbedürfnissen und anderweitigen Anliegen zu erfolgen hat. Zudem sollte die Thematik der Verkehrsketten, insbesondere die der Pendler und Pendlerinnen, nicht nur hinsichtlich der Umsteigethematik (des Quellverkehrs) behandelt werden. Grosses Potenzial ist aus Sicht der Stadt auch auf Seiten der Ziele selber auszumachen.
7	Kt. Zürich, Amt für Raumentwicklung	3_Nachbarkantone	M 5.1; 6	nein	Aufgefallen ist uns jedoch folgender Punkt: Gemäss Punkt 6 unter Ziffer M 5.1 «plant der Kanton Zug in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen an guten Umsteigebahnhöfen oder an Autobahnanschlüssen ausserkantonale Mobilitätshubs». Gemäss Erläuterungsbericht ist ein Mobilitätshub eine «Drehscheibe». Diese Drehscheiben sollen helfen, das Umsteigen - auch vom Auto auf die Bahn - zu ermöglichen.  Wir teilen die Einschätzung, dass die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wo immer möglich verbessert werden soll, wobei diese Bemühungen zwischen den Nachbarkantonen abzustimmen sind. Wir können aber nicht nachvollziehen, wieso in diesem Zusammenhang nur und ausschliesslich von «ausserkantonalen Mobilitätshubs» die Rede ist und beantragen, im erwähnten Satz das Wort «ausserkantonale» zu streichen.  «ausserkantonale» streichen
4	ZPK Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg	3_Nachbarkantone	M 5.1; 6	ja, aber	(Planung ausserkantonaler Mobilitätshubs): Falls die ausserkantonalen Mobilitätshubs in erster Linie als Drehscheibe für das Umsteigen vom Auto auf die Bahn dienen, ist die Massnahme M 5, Pt. 6 aus dem Richtplan zu streichen oder zumindest der Hub in Mettmenstetten und Knonau aus der Karte zum Mobilitätskonzept. Begründung: Die Schaffung von Mobilitätshubs als Drehscheiben für das Umsteigen vom Auto auf die Bahn mit schnellen Verbindungen in den Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar läuft dem Ziel den motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern zuwider. Auto-Pendler sollen nicht erst kurz vor dem Ziel – vor den Toren des Kantons Zug – auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, sondern möglichst früh.  Der ZPK-Vorstand befürchtet, dass der Kanton Zug mit dem Hub Mettmenstetten/Knonau vor allem eine Drehscheibe für das Umsteigen vom Auto auf die Bahn schaffen will. Eine Erweiterung der P&R-Plätze an den Stationen Mettmenstetten und Knonau für Auto-Pendler in den Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar lehnt er klar ab.
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 5.1; 6	ja, aber	Hubs müssten nach unserer Meinung näher an den Arbeitsplätzen liegen und über eine sehr gute Bus, S-Bahn- und Autobahnbindung verfügen. Ob hier ein ausserkantonaler Hub z.B. in Mettmenstetten funktionieren würde, ist zu bezweifeln.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.1; 6	ja, aber	Im Kanton Zug bestehen mehrere Mobilitätshubs, welche zusammen mit der Stadtbahn Zug vor ca. 20 Jahren erstellt wurden. Diese Hubs (Baar, Zug, Cham, Rotkreuz), wo die verschiedenen Mobilitätsformen zusammenkommen, sind in die Jahre gekommen und haben ihre Leistungsfähigkeit bereits überschritten. Soll eine multimodale Mobilität gefördert und das anstehende Wachstum bewältigt, sowie neue Mobilitätsformen integriert werden, sind auch diese Hubs zwingend zu modernisieren und auszubauen.  «Der Kanton entwickelt die Mobilitätshubs im Kanton Zug aktiv weiter und passt sie laufend den aktuellen Gegebenheiten und neuen Bedürfnissen an.»
49	FDP	2_Parteien	M 5.1; 8		Durch die Trennung der Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten wird der Verkehrsfluss erhöht, dies trotz dem Wissen darum, dass dafür zusätzliche Flächen benötigt werden. Da jedem Verkehrsteilnehmer genügend Platz zur Verfügung gestellt wird, kann auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.1; 8	ja, aber	Fokussierung gemäss den Kernsätzen  «... Nutzergruppen dar. Im Fokus stehen <b>flächen- und energieeffiziente Lösungen.</b> »

50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	M 5.1; 9	neu	<p>Dies ist die logische und praktische Umsetzung von G 4.2 «Der Kanton gewährleistet die sichere, umweltgerechte und wirtschaftliche Versorgung des Kantons mit Energie. Kanton und Gemeinden verwenden Energie haushälterisch und streben energieeffiziente Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen an.»</p> <p>Die Versorgung mit Energie beschränkt sich nicht auf deren Gewinnung, sondern beinhaltet auch die Übertragung bis zum Verbraucher. Für eine umweltschonende und energieeffiziente Mobilität, welche die Elektromobilität zwangsläufig miteinschliesst, werden zukünftig vermehrt Ladeinfrastrukturen benötigt. Ladeinfrastruktur ist die Schnittstelle zwischen dem Stromnetz und dem Elektrofahrzeugen. Der Ausbau von Ladeinfrastrukturen durch den Kanton und die Gemeinden, zusammen mit den Privaten und den Unternehmungen, ist ein wichtiger Beitrag zur Energiewende der Schweiz und zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Ohne Strom-Ladeinfrastruktur keine Elektromobilität.</p> <p><b>«Kanton und Gemeinden rüsten im öffentlichen Raum Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität proaktiv auf und fördern den Ausbau im wirtschaftlichen und privaten Sektor.»</b></p>
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.1; neuer Absatz	neu	<p>Im Abschnitt M5.1 Absatz 3 wird explizit der Velo- und Fussverkehr erwähnt. Da die Mobilität nur durch einen Mix der verschiedenen Verkehrsmittel bewältigt werden kann, ist ein Abschnitt für den öV aufzunehmen. Auch er braucht heute und morgen eine wesensgerechte Infrastruktur (Begründung vgl. vorherige Kapitel).</p> <p>«öV Feinverteiler und öV Ergänzungsnetz X.1 Kantone und Gemeinden sorgen für einen leistungsfähigen Feinverteiler und Ergänzungsnetz ÖV und bauen hierfür die notwendige Infrastruktur. X.2 Wo möglich werden die Verkehrsmittel nach Geschwindigkeitsniveau getrennt, um sich gegenseitig nicht zu behindern und um den jeweiligen Nutzen vollständig ausschöpfen zu können.»</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5.2.2; 1	nein	<p>streichen</p> <p>Die Bahnlinie zwischen Zug und Thalwil wird mit dem ZBT II massiv ausgebaut, auf der gleichen Strecke braucht es keinen Strassenausbau, dessen Wirkung den CO2-Zielen widerspricht.</p>
46	die Mitte	2_Parteien	M 5.2.2; 2.1	nein	<p>Gerne möchten wir mit Blick auf den Halbinschluss Arth Goldau - Immensee den folgenden Passus anstelle des ersten Satzes anregen: <b>«Der Regierungsrat setzt sich beim Bund und dem Kanton Schwyz für eine Autobahneinfahrt zwischen Arth und Immensee ein (Halbinschluss in Richtung Küssnacht). Parallel und zeitnah dazu analysiert der Kanton Zug die Verkehrssituation von Arth in Richtung Walchwil/Zug und prüft bis 2025 Massnahmen zur Verkehrsentslastung im südlichen Bereich der Stadt Zug, allen voran zu Stossverkehrszeiten.»</b></p>
46	die Mitte	2_Parteien	M 5.2.2; 3	ja, aber	<p>Wir regen an, zu überprüfen, ob der Neubau Autobahn Halbinschluss Steinhausen Süd zeitlich vorgezogen werden sollte; dies zwecks Entlastung der durch die Realisierung des neuen Stadtteils «äussere Lorzenallmend» entstehenden Verkehrsbelastungen bei der Kreuzung Alpenblick. Erschwerend für die Situation an der Kreuzung Alpenblick kommt hinzu, dass weitere Überbauungen im Städtler Allmend (Coop-Arealüberbauung) anstehen. Dies ist ein weiterer Grund für eine vorgezogene Realisierung des Autobahn Halbinschluss Steinhausen Süd.</p> <p>Denkbar bleibt, dass ein so zeitlich vorgezogener Halbinschluss Steinhausen Süd bis zur Verwirklichung des neuen Stadtteils (nur aber immerhin) auch als Zulieferstrecke dienen könnte. So liesse sich für die Bauzeit eine erhebliche Verkehrsentslastung im Bereich Alpenblick und für die Gemeinde Steinhausen schaffen und somit auch weniger Emissionen und Immissionen.</p>
31	Unterägeri	1_Gemeinden	M 5.3.2; 5	nein	<p>Unter Betrachtung der anstehenden Projekte und Aufgaben des Kantons können wir den Vorschlag zwar nachvollziehen, sind aber mit der massiven zeitlichen Verschiebung nicht einverstanden, insbesondere ist die Gemeinde durch die vielen, zum Teil divergierenden Planungsstände raumplanerisch noch über eine gesamte Planungsgeneration blockiert. So sind für die Variante «Mittel» bereits Baulinien ausgeschieden, aber nicht festgesetzt. Im Richtplan ist die Varianten «Lang inkl. zwei Zwischenanstiche» als Zwischenergebnis festgehalten.</p> <p>Somit erschliesst sich ein klareres Bild, die Realisierung ist zwar zeitlich nochmals stark nach hinten verschoben, wir rechnen aber damit, dass dieser zeitliche Ablauf realistisch ist und eingehalten wird. Auch wenn damit einer Studie für die Bestvariante vorgegriffen wird, sind wir überzeugt, dass mit dieser «Weichenstellung» die Stossrichtung realistisch abgebildet wird, der raumplanerische Handlungsspielraum insbesondere für das kantonale Verdichtungsgebiet im Zentrum erreicht wird, aber auch die Option einer Variante «Lang» für zukünftige Generationen offenbleibt.</p> <p>- Umfahrung Variante «Kurz» (Zwischenanstich zur Schützenmattstrasse) ist zu streichen - Umfahrung Variante «Mittel» (Anschluss bei der Alten Landstrasse) ist als Zwischenergebnis beizubehalten. - Umfahrung Variante «Lang» (Anschluss oberhalb Neuägeri) ist als Vororientierung zu klassieren.</p>
17	Oberägeri	1_Gemeinden	M 5.3.2; 5.1	ja	<p>Mit der integrierten Jahreszahl 2035 im Richtplantext wird die Umfahrung Unterägeri und die damit verbundene Evaluation zeitlich fassbarer. Dieser Eintrag ist zu begrüssen.</p>
46	die Mitte	2_Parteien	M 5.3.2; 5.1	nein	<p>Die nun vorgeschlagene zeitliche Verschiebung der Umfahrung von Unterägeri auf das Jahr 2035 - also um 11 Jahre - ist aufgrund Bedeutung dieses Vorhabens und der langdauernden Pendenz dieses Geschäftes nicht akzeptabel, auch weil keine Begründung dafür erfolgt.</p> <p>Die aktuelle geltende Fassung des Richtplantextes ist deshalb beizubehalten und die Bestvariante ist dem Kantonsrat bis spätestens 2024 zu unterbreiten (bestehend: V 3.3. Nr. 2 «Vorhaben Umfahrung Unterägeri»).</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5.4.1; 1	nein	<p>«Der Kanton Zug setzt sich beim Bund und der SBB AG dafür ein, dass sein Gebiet optimal und marktgerecht mit dem nationalen und internationalen Bahnverkehr erschlossen wird. Besonders <b>sind</b> in den Hauptverkehrszeiten <b>pro Stunde acht schnelle Verbindungen zwischen Zug und Zürich und sechs schnelle Verbindungen zwischen Zug und Luzern</b> ein 15-Minuten-Schnellzugtakt zwischen Luzern und Zürich zu realisieren.»</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5.4.2; 6	nein	<p>neu Priorität 1</p>
35	Pro Bahn Zentralschweiz	4_Organisationen	M 5.4.2; 6.3	ja, aber	<p>«Der Kanton <b>setzt prüft</b> spätestens nach der Realisierung des Vorhabens Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt <b>um</b>. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.»</p>

11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.6	ja	Die ZVB unterstützt dieses Kapitel, welches für einen attraktiven öV von zentraler Bedeutung ist.
41	Baar	1_Gemeinden	M 5.6 und M 5.5	ja, aber	Die Gemeinde Baar nimmt zur Kenntnis, dass die Kapitel zum öV (regionaler Bahnverkehr /Busverkehr etc.) in dieser Revision nicht überarbeitet oder ergänzt wurden. Ihr ist es jedoch ein Anliegen an dieser Stelle zu erwähnen, dass im Rahmen der laufenden Planungen der Gemeinde (Gesamtverkehrskonzept, Ortsplanungsrevision, Studie Bushof usw.) der öV nebst dem Langsamverkehr einen Grossteil, des in Zukunft erzeugten Mehrverkehrs abzudecken hat. Aus diesem Grund ist dem Ausbau des öV weiterhin grosse Beachtung zu schenken. Insbesondere da es in Baar nach wie vor Gebiete gibt, welche mit dem öV unzureichend erschlossen sind.  Hinweis: Die obenstehenden Ausführungen sind im Rahmen der Umsetzung der einzelnen Richtplaninhalte weiterhin zu berücksichtigen. Dabei wünscht die Gemeinde eng in die öV-Planung einbezogen zu werden.
46	die Mitte	2_Parteien	M 5.6.1	nein	Eine Beschränkung auf das Busnetz erscheint als zu einengend. Wir schlagen vor, dass es neu heissen soll: «... das heutige Busnetz <b>und/oder anderer Mobilitätsträger ...</b> ».
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.6.1; 2	ja, aber	In Anlehnung an Handlung M 5.1.6 soll der Ausbau der Mobilitätshubs seitens Behörden forciert werden.  «Der Kanton koordiniert und optimiert das Netz und das Angebot des öffentlichen Feinverteilers mit der Stadtbahn, der S-Bahn und dem Fernverkehr. <b>Der Kanton und die Gemeinden forcieren den Ausbau der Mobilitätshubs.</b> »
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.6.1; 3	ja, aber	Die Kundinnen und Kunden unterscheiden nicht zwischen dem Haupt- und Ergänzungsnetz. Sie sind auf einen funktionierenden öV angewiesen.  «Das Haupt- <b>und Ergänzungsnetz</b> des öffentlichen Feinverteilers wird festgesetzt.(...)» Der Abschnitt « <del>Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.</del> » ist zu streichen.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 5.6.2; Vorhaben 2. Absatz	ja, aber	« <b>Die Vorhaben sind konkret auch mit den Massnahmen im Programm Agglomerationsverkehr 4G und Folgende abzugleichen.</b> » Auf die Auflistung der einzelnen Massnahmen verzichten wir an dieser Stelle und verweisen auf das Programm Agglomerationsverkehr des Kantons.
46	die Mitte	2_Parteien	M 5.9.1; 2	neu	Hier sind - analog der zeitlichen Fixierung der Vorhaben im Strassenbau -verbindliche Termine für einzelne Vorhaben aufzuführen und diese, soweit erforderlich, zu etappieren. Damit kann eine bessere Übersichtlichkeit in diesem für die Mobilität immer wichtiger werdenden Bereich geschaffen werden.
25	Hünenberg	1_Gemeinden	M 5; V 3.2/3.3	nein	Im «Bild der Stadtlandschaft» vom 9. März 2021 wurde die Problematik der zunehmenden Kapazitätsengpässe bei gleichbleibendem MIV-Anteil im Modal Split auf unseren Strassen wie folgt formuliert: «Durch das anhaltende Wachstum von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird das Strassennetz künftig noch stärker ausgelastet. Dies erfordert eine zeitnahe Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und damit eine Veränderung des Modalsplits zugunsten der sanften Mobilität resp. platzsparender Fortbewegungsmittel.» Da das aktuell vorgeschlagene Mobilitätskonzept keine Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und Erhöhung des Anteils am Gesamtverkehr zum Ziel hat, steht es teilweise im Widerspruch zu dieser Formulierung. Die Ansätze zur Differenzierung des MIV wie sie im Bild Stadtlandschaft formuliert wird, unterstützen wir.
48	ALG	2_Parteien	M 6	allg	Das angestrebte Wachstum kombiniert mit der inneren Verdichtung, verändert auch den Verkehrsmix. Der Kanton läuft mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept Gefahr, dass leider wie bisher die Verkehrssysteme der Siedlungsentwicklung hinterherhinken. Diesen Missstand zu beseitigen, wäre die zentrale Aufgabe eines Mobilitätskonzeptes.
5	Privat 1	5_Private	M 6.1	nein	Erläuterung zum Kernsatz G 7.6: Absatz 1 Seite 51: Mit diesen Aussagen bin ich nicht einverstanden, denn a) Knotenproblem Letzistrasse/Chamerstrasse lässt sich nicht lösen. Wenn schon nur marginal. b)...ungenügende Verkehrskapazität als Argument gegen die Siedlungsentwicklung... stimmt, im Gegensatz zu Ihrer Meinung. Sie setzen also auf überlastete Verkehrsinfrastruktur, um den Verkehr zu regulieren, zum Nachteil für die Anwohner! Ist das umweltwertverträglich, wie Sie immer in Ihren Kernsätzen schreiben?
48	ALG	2_Parteien	M 6.1; 1	ja, aber	Ergänzen: « <b>...und stellen ihrerseits Infrastrukturen und Angebote für flächeneffiziente Mobilitätsformen zur Verfügung.</b> »
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 6.1; 1	Hinweis	Um flächeneffiziente Mobilitätsformen zu schaffen, sind wir der Meinung, dass insbesondere Standplätze mit Schnelladestationen für Elektrofahrzeuge nicht mehr als Parkplätze angerechnet werden sollten. Dies würde die Attraktivität für Elektromobilität steigern und für den Arbeitgeber Kosten sparen.  Wir sind uns bewusst, dass dies nicht stufengerecht für einen Richtplan formuliert ist. Dies als Hinweis, insbesondere in den momentan laufenden Ortsplanungsrevisionen, im Hinblick auf deren Bauordnungen und Parkplatzreglementen.
50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	M 6.1; 1		Für eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität sind künftige Mobilitätsformen nicht nur flächeneffizient, sondern ebenso energieeffizient zu realisieren. Mit energieeffizienten Mobilitätsformen, wie z.B. der Elektromobilität, werden die Klimaziele des Bundes massgeblich erfüllt und werden durch reduzierte Emissionen (Abgase und Lärm) den Wohn- und Arbeitsraum Zug deutlich auf. Dies führt zu einer Win-Win-Win-Situation für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt und langfristig zu tieferen betriebs-, als auch volkswirtschaftlichen Kosten.  «Kanton und Gemeinden unterstützen das Engagement der Privatwirtschaft bei Realisierungen von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten und <b>energieeffizienten</b> Mobilitätsformen.»
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	M 6.1; 1	ja, aber	Für eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität sind energieeffiziente Mobilitätsformen den Flächeneffizienten nicht unterzuordnen. Mit energieeffizienten Mobilitätsformen, wie der Elektromobilität, werden die Klimaziele des Bundes unterstützt und werden durch reduzierte Emissionen (u.a. Abgas- und Lärm-Emissionen) den Wohn- und Arbeitsraum Zug auf.  Ergänzungsantrag zu Abs. 1. «Kanton und Gemeinden unterstützen das Engagement der Privatwirtschaft bei Realisierungen von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten <b>und energieeffizienten</b> Mobilitätsformen.»

11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 6.1; 1	ja, aber	<p>Mit einer Verdichtung nach Innen erfolgt auch ein Wandel im Verkehrsmix (vgl. auch den Wandel mit anderen Städten der Schweiz). Diesen Wandel gilt es aktiv zu unterstützen, damit nicht die Verkehrssysteme der Siedlungsentwicklung hinterherhinken. Konkret heisst dies, dass die urbanen Mobilitätsformen wie Velo, Fussgänger und öV in den Zentren stärker zu fördern sind als in weniger urbanen Gebieten. Der Kanton selbst kann auch aktiv werden und bei grösseren Überbauungen seinerseits auf kantonaler Ebene durch attraktive Velo- und Fusswege sowie eine gute Erschliessung durch den öV das Fundament für eine flächeneffiziente Mobilität legen.</p> <p>«Kanton und Gemeinden unterstützen das Engagement der Privatwirtschaft bei Realisierung von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten Mobilitätsformen <b>und stellen ihrerseits Infrastrukturen und Angebote für flächeneffiziente Mobilitätsformen in diesem räumlichen Kontext zur Verfügung.</b>»</p>
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 6.1; 2	ja, aber	<p>Die Handlung 2 ist aus Sicht der Stadt nicht nur auf Planungsinstrumente beschränkt, sondern betrifft viele Bereiche der Planung, wie etwa die Infrastrukturplanungen der öffentlichen Hand.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Handlung 6.1.2. ist gemäss den Erwägungen zu erweitern.</p>
50	IPCCS INSIGHT PROVIDERS CLIMATE CHANGE SWITZERLAND	4_Organisationen	M 6.1; 2		<p>Dies korrespondiert unmittelbar mit dem Hauptkapitel E 15 'Energie' im Planungsgrundsatz E 15.1.1 «Die sichere, umweltgerechte und wirtschaftliche Versorgung des Kantons mit Energie ist zu gewährleisten. Kanton und Gemeinden verwenden Energie haushälterisch und streben energieeffiziente Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen an. Dazu können sie:</p> <p>a. im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die energie- und klimaschonende Bauweise aufnehmen;</p> <p>b. in der Bauordnung die notwendigen Bestimmungen aufnehmen»;</p> <p>Emissionsfreie Mobilität ist das Gebot der Zukunft, gepaart mit der Energieeffizienz. Gleiches gilt für die Art der Energie. Sie muss bis 2050 aus 100 % erneuerbarer Primärenergiequellen (Wasser, Sonne, Wind etc) gewonnen werden, nur so können die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden, nur so endet die Verschmutzung der Luft mit Lungenschädigenden Schadstoffen und nur so reduzieren wir die Belastung des Klimas mit CO2.</p> <p>Wie bereits in der Begründung zu M 3.1.3 und M 5.1.9 erläutert, ist die Ladeinfrastruktur für Elektroautos jeglicher Art Match entscheidend. Die Elektromobilität ist schon heute die mit Abstand energieeffizienteste Mobilitätsform und somit mehr als nur zukunftstauglich. Auch hier gilt das Huhn-Ei-Paradoxon: Ohne Ladeinfrastruktur keine E-Mobilität und ohne diese wird keine Ladeinfrastruktur installiert. Die Amortisationszeit der Vorinvestition wird von Jahr zu Jahr kürzer und mittel-/langfristig ein Gewinn bringendes Geschäft.</p> <p>«Kanton und Gemeinden sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Gütertransport letzte Meile, Optionen für <b>emissionsfreie und energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote, erneuerbare Energien sowie Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität.</b>)»</p>
29	Pro Natura Zug	4_Organisationen	M 6.1; 2	ja, aber	<p>Unterstützung von autoarmes oder autofreies Wohnen</p> <p>Die Mobilität hat grosse unerwünschte Nebeneffekte auf die Umwelt wie Lärm, Lichtverschmutzung, Mikroplastik durch Reifenabrieb, Lebensraumverlust usw., die sowohl dem Menschen als auch der Natur stark schaden. Damit Mensch und Natur eine positive längerfristige Zukunft haben, müssen diese minimiert werden.</p>
53	VCS Sektion Zug	4_Organisationen	M 6.1; 2	ja, aber	<p>Durch Baureglemente (Planungsinstrument) unterstützt:</p> <p>«... Raum für Sharing Angebote, <b>autoarmes oder autofreies Wohnen</b>)»</p>
52	Verein Elektromobilität Zug	4_Organisationen	M 6.1; 2	ja, aber	<p>Dies ist die logische Umsetzung des Planungsgrundsatz E 15.1.1 aus dem kantonalen Richtplandtext «Die sichere, umweltgerechte und wirtschaftliche Versorgung des Kantons mit Energie ist zu gewährleisten. Kanton und Gemeinden verwenden Energie haushälterisch und streben energieeffiziente Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen an. Dazu können sie:</p> <p>a. im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die energie- und klimaschonende Bauweise aufnehmen;</p> <p>b. in der Bauordnung die notwendigen Bestimmungen aufnehmen.»</p> <p>Die Elektromobilität ist schon heute die energieeffizienteste Mobilitätsform und somit mehr als nur zukunftstauglich. Deshalb soll die entsprechende Infrastruktur, insbesondere die Ladeinfrastruktur, gefördert werden. Dadurch werden die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor mit der Elektromobilität massgeblich zu reduzieren.</p> <p>Ergänzungsantrag zu Abs. 2. «Kanton und Gemeinden sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Gütertransport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote, <b>Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität.</b>)»</p>
43	WWF	4_Organisationen	M 6.1; 2	ja, aber	<p>Durch Baureglemente (Planungsinstrument) unterstützt:</p> <p>«... Raum für Sharing Angebote, <b>autoarmes oder autofreies Wohnen</b>)»</p>
41	Baar	1_Gemeinden	M 6.1; 3	ja, aber	<p>Der Velo- und Fussverkehr benötigt nicht primär kurze Wege, sondern ein sicheres, direktes und lückenloses Netz. Der Fussverkehr ist zwischen 0-5 km attraktiv und der Veloverkehr ist bis zu 15 km Distanz attraktiv. Mit der Zunahme der E-Bikes ist der Veloverkehr sogar über 20 km attraktiv. Zudem braucht der Fuss- und Veloverkehr keine Befriedigung der Alltagsbedürfnisse, sondern er soll als gleichwertiges Verkehrsmittel anerkannt und gefördert werden.</p> <p>Antrag: Der Satz ist wie folgt anzupassen: «Kantone und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft gemäss Zuger Richtplan <b>für ein sicheres, direktes und lückenloses Netz im Velo- und Fussverkehr, der Hauptfokus liegt beim Alltagsverkehr.</b>»</p>
58	Stadt Zug	1_Gemeinden	M 6.1; 3	nein	<p>Die Handlung 3 ist ebenfalls von genereller Gültigkeit und es ist nicht ersichtlich, weshalb sie sich nur auf Gemeinden der Stadtlandschaft bezieht. Zudem ist das Anliegen an die Fuss- und Veloinfrastruktur bereits unter G 7.5/M 5.1 abgehandelt.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Handlung 6.1; 3. ist zu streichen.</p>

48	ALG	2_Parteien	M 6.1; 3	ja, aber	<p>Dieses Thema wird leider viel zu stiefmütterlich behandelt und muss im Konzept eine höhere Gewichtung erfahren.</p> <p><b>Es braucht zwei unabhängige Punkte. Einen für kurze und sichere Velowege, sowie einen Punkt für kurze und sichere Fusswege</b></p>
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 6.1; 3	ja, aber	<p>Die Velowege sollen nicht nur dazu dienen, den alltäglichen Bedürfnissen zu genügen, auch Arbeitsplätze sollen damit gut erreichbar sein, um als Standort attraktiv zu sein. Gegebenenfalls sind aus Sicherheitsgründen deren Querschnitte dem künftigen Verkehrsaufkommen anzupassen.</p> <p>Im Kanton Zug ist festzustellen, dass das Netz ordentlich ausgebaut ist, jedoch die Knoten nicht funktionieren, hier besteht Handlungsbedarf und muss deutlich nachgebessert werden. Zusätzlich sollten die Routen auch mit dem Hub (M5, Ziff.6) als Pendlerroute Hub — Arbeitsplatz erschlossen sein.</p>
49	FDP	2_Parteien	M 7		<p>Auch die Infrastruktur und nicht nur die Mobilitätsteilnehmer soll digitalisiert werden (smarte Infrastruktur). Die Verkehrsflüsse sollen erfasst, und zur optimierten Steuerung und Lenkung der Mobilitätsströme genutzt werden.</p> <p>Die bewährten Modelle von Nachbarkantonen sollen dabei berücksichtigt werden, womit die Durchgängigkeit über die Kantonsgrenzen sichergestellt werden kann.</p>
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 7.1; 1	ja, aber	<p>Die ZVB unterstützt diese Stossrichtung und weist dezidiert darauf hin, dass die verschiedenen Fahrzeuge sich immer noch auf einer physisch vorhandenen Infrastruktur bewegen müssen. Die digitale Intelligenz kann helfen, diese Infrastruktur effizienter zu nutzen.</p> <p>Für die ZVB geht die Digitalisierung in dieser Richtung zu wenig weit. Mittels eines intelligenten Verkehrsmanagements mit entsprechender intelligenter Infrastruktur und einhergehenden Ressourcen könnte die Mobilität in Zug effizienter abgewickelt werden. Gute Beispiele dazu gibt es auch in unseren Nachbarkantonen. So könnte z.B. mittels Onlineüberwachung von Lichtsignalanlagen und deren Zufahrtsachsen die Verkehrsabwicklung situativer gesteuert und so die Kapazität erhöht werden. Mit einer gesamtheitlichen Betrachtung des Kantons könnte der Verkehrsfluss innerhalb des definierten Perimeters verflüssigt und damit für die Zugerinnen und Zuger attraktiver werden.</p> <p>Der Gedanke des Verkehrsmanagement kann ideal mit dem Thema der kantonsübergreifenden Massnahmen aus Kapitel M5 Infrastruktur und der multimodalen Mobilität kombiniert werden. Dies mit der Philosophie, dass nur so viel Verkehr ins System «Zug» gelangt, wie es auch verkraften kann. Der Rest wird gebündelt und flächeneffizient und koordiniert ins System eingeschleust.</p> <p>Die Digitalisierung, vor allem auch der Infrastruktur (siehe Antrag zu G 7.7), muss weitergehen, damit die Entwicklung der Digitalisierung der Mobilitätsformen nicht durch eine nicht zukunftsfähige Infrastruktur behindert wird. Dabei sind Kanton und Gemeinden gleichermaßen gefordert.</p> <p><b>«Der Kanton erarbeitet auf digitaler Basis ein zentrales Verkehrsmanagement mit dem Ziel der Gewährleistung einer für die Bevölkerung und die Wirtschaft attraktiven Mobilität.»</b></p>
14	Firma x	5_Private	M 7.1; 1	Frage	«Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität.» Sind schon erste konkrete Massnahmen zur Umsetzung dieses Grundsatzes angedacht oder geplant?
60	Bund (ARE)	0_Bund	M 7.1; 2	nein	<p>Der Kanton schreibt hier, dass die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter verpflichtet sind, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen. Für den Bund stellt sich die Frage, auf welche gesetzliche Grundlage sich der Kanton Zug bei dieser Handlung abstützt. Falls keine entsprechende Gesetzesgrundlage vorliegt, müsste diese zuerst geschaffen werden, bevor die gewünschte Verpflichtung im kantonalen Richtplan festgelegt werden kann. Ansonsten ist die gesetzliche Grundlage in den Erläuterungen zu erwähnen.</p> <p><b>Auftrag für die Überarbeitung: Der Bund fordert den Kanton Zug im Hinblick auf die Prüfung und Genehmigung dazu auf, die Erläuterungen zur Handlung M 7.1 Punkt 2 dahingehend zu überarbeiten, dass die entsprechende gesetzliche Grundlage für die Verpflichtung in Punkt 2 aufgenommen wird. Falls keine solche besteht, müsste der Richtplaneintrag gestrichen werden.</b></p>
34	Gruppe Zuger General Unternehmer GZGU	4_Organisationen	M 7.1; 2	Hinweis	Wir fragen uns bei dieser Formulierung, wie der Datenschutz bei zur Verfügungstellung der Daten zur Mobilität an die öffentliche Hand gewährleistet werden kann.
11	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	4_Organisationen	M 7.1; 2	ja, aber	<p>Unter der Federführung des Bundesamtes für Verkehr läuft aktuell ein nationales Projekt auf Gesetzgebungsstufe, um alle Verkehrsdaten zu bündeln und so Dritten zentral zur Verfügung zu stellen (NaDIM - Nationale Dateninfrastruktur Mobilität). Eingebunden sind die verschiedenen nationalen Player sowie auch die Kantone und die verschiedenen Verkehrsmittel. Die ZVB und die ÖV-Branche unterstützen diese Bestrebungen und arbeiten aktiv mit. Aus dieser Perspektive ist es fragwürdig, ob der Kanton noch selbst aktiv werden will, denn die Daten sind mindestens national und nicht regional zu betrachten.</p> <p>Es ist wichtig, die verschiedenen Daten zu unterscheiden. Betriebliche Daten sind öffentlich, aber Kundendaten oder Bewegungsdaten unterliegen strengen Datenschutzbestimmungen und können nicht einfach an Dritte übergeben werden.</p> <p>Die öV-Branche ist bereits heute schon verpflichtet, ihre betrieblichen Daten an die nationalen «Datensammelstellen» zu übermitteln. Somit sind auch die Echtzeitdaten der ZVB für alle öffentlich zugänglich. Der öV legt seine betrieblichen Daten bereits offen. Für eine Vernetzung der verschiedenen Anbieter und somit zur Förderung der multimodalen Mobilität ist es wichtig, dass alle Anbieter von Mobilitätsformen, d.h. auch Trotinetts, Bikesharing, Carsharing, Taxi, etc. ihre Daten offenlegen und über standardisierte Schnittstellen liefern. Dies ist momentan nicht der Fall.</p> <p><b>«Die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter sowie Anbieter mit lokalen oder regionalen Bewilligungen sind verpflichtet, ihre Daten in die nationale Datenbank einzuliefern zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen.»</b></p>

48	ALG	2_Parteien	Velo allgemein	Hinweis	<p>In Bezug auf das Velo stehen folgende Punkte im Zentrum (siehe auch Velonetzinitiative)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete im Kanton Zug sind durch ein direktes, durchgehendes und komfortables Veloverkehrsnetz verbunden.</li> <li>2. Der Veloverkehr wird vom Autoverkehr und dem Fussgängerbereich möglichst separiert (Velobahnen).</li> <li>3. Falls eine Hauptveloverkehrsachse entlang der Hauptstrasse läuft, wird eine physisch getrennte Spur geführt.</li> <li>4. An den Zielorten stehen genügend Velo-Parkplätze zur Verfügung. Sie sind möglichst gedeckt und verfügen über E-Bike-Ladestationen.</li> <li>5. Die Gemeinden sorgen innerorts für sichere und attraktive Verbindungen für Einkaufs-, Schul- und Arbeitswege.</li> <li>6. Der Veloverkehr ist durch weitere geeignete Massnahmen zu fördern.</li> <li>7. In jeder Strassenbauvorlage ist die Veloverkehrsverträglichkeit separat auszuweisen.</li> <li>8. Der Kanton erstattet regelmässig dem Kantonsrat Bericht über den Stand der Umsetzung der Velonetz-Initiative</li> </ol>
3	Privat 2	5_Private		ja, aber	<p>Bis 2035 besteht eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit, dass autonome Fahrzeuge Level 4 und 5 erreichen werden, welche für einen sicheren Betrieb auf dafür geeigneten Strassen notwendig sein werden. Der Volkswagenkonzern zum Beispiel hat sich Level 4 bereits für 2025 zum Ziel gesetzt. Autonome Fahrzeuge werden dank der Unabhängigkeit von einer fahrführenden Person den heute noch sehr wenig entwickelten Sharingkonzepten einen massiven Schub verleihen. Das bedingt aber auch eine entsprechende Bereitschaft der Infrastruktur. Umgekehrt versprechen autonome Fahrzeuge eine viel effizientere Nutzung gerade dieser Infrastruktur, was weniger Ausbaubedarf nach sich ziehen kann. Getreu dem Grundsatz Software vor Hardware sollen solche Konzepte bereits in einem frühen Stadium mit in die Überlegungen einbezogen werden, damit ein Aus- oder Umbau auf die zukünftigen Möglichkeiten Rücksicht nehmen kann. Die strikte Trennung von öV und MIV wird durch diese neuen Konzepte sicher im lokalen und wahrscheinlich auch im regionalen Bereich aufgehoben werden.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Kanton Zug setzt sich ein für eine proaktive Planung für den Einsatz autonomer Fahrzeuge. Das betrifft sowohl die Bereitstellung geeigneter Infrastrukturen für den sicheren Betrieb als auch Möglichkeiten zur Pilotierung effizienter neuer Mobilitätsformen (z. B. on demand shuttles oder sharing-Konzepte).</p>
15	Verkehrsführung Hünenberg	5_Private		nein	<p>Es muss verhindert werden, dass der Verkehr durch dichtbewohnte Quartiere gleitet wird. Im Gebiet Hünenberg See wird mit der vorgesehenen Planung jedoch der Verkehr durch Wohngebiete geführt. Der Verkehr wird auf die Eichmattstrasse, Huobstrasse, vorbei an zwei grossen Schulhäuser gelenkt, falls das bei der Luzernerstrasse vorgesehene Verkehrsleitsystem mit Zwangsaufenthalt in Cham in den verschiedenen Zonen eingeführt werden sollte. Der schnellste und kürzeste Weg zur UCH und zum Autobahnanschluss würde dann über diese zwei Quartierstrassen führen.</p> <p>Fazit: Die Luzernerstrasse würde entlastet, dafür wird der Verkehr in den Wohnquartieren stark zunehmen. Die genannten Quartierstrassen werden zum Autobahnzubringer.</p> <p>Die Luzernerstrasse muss bis zum Kreisel Sinslerstrasse, sowie die Sinslerstrasse, für die Bewohner von Hünenberg See ohne einen „Zwangsaufenthalt in Cham“ durchfahren werden können.</p>