

### **Grundsätze zur Mobilität im Kanton Zug:**

- Mobilität ist Abhängig von der Verkehrsfläche, von der Anzahl Verkehrsbeziehungen und dem Flächenverbrauch des Einzelnen für seine Mobilität (Geschwindigkeit steigert den Flächenverbrauch und die Anzahl der Beziehungen enorm) Zuviel Mobilität führt zum Stillstand.
- Die Mobilität hat Einfluss auf Flächen-, Rohstoff- und Energieverbrauch, daher auch auf das Klima und die Umwelt (Klimaerwärmung ist Tatsache und ein Problem, Bodenverlust ist Tatsache und ein Problem, der Rohstoff- und Energieverbrauch ist viel zu hoch und führt zu neuen Problemen)
- Jede Mobilität des einen schränkt die Mobilität der anderen ein
- Verkehr ist Folge der Mobilität verschiedener Menschen. Es gibt zu viel motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Die Art und Menge der Mobilität wird von der Raumplanung beeinflusst und umgekehrt.
- Die Infrastruktur ist Gebaut. Es braucht keine neuen Verkehrsflächen.
- Neue Mobilitätssysteme sollen einen teilweisen Rückbau oder Umbau der schon Vorhandenen Flächen für die Mobilität ermöglichen
- Das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen / Einwohner fördert den Verkehr im Kanton Zug stark und schränkt so die Mobilität des einzelnen ein.
- Individuelle Mobilität mit eigener Muskelkraft und ist wichtig
- Individuelle Mobilität mit schweren schnellen Fahrzeugen mit Motor führt zu Problemen
- MIV ist im Kanton Zug vorherrschend. Der Langsamverkehr wird dem MIV angepasst
- Die Geschwindigkeit ist der Massgebende Faktor. Sie beeinflusst den Flächenbedarf exponentiell. Der Energieverbrauch steigt ebenfalls exponentiell. Verlängert die Wege (Da die Zeit, die wir unterwegs sind über Jahrhunderte gleich blieb) und erhöht den Lärm.

### **Probleme von MIV:**

1. Enormer Platzverbrauch (Mit 50 km/h braucht ein Auto 150 m<sup>2</sup>)
2. Ressourcen- und Energieverbrauch (zusätzliches Gewicht)
3. Feinstaub
4. CO<sub>2</sub> (25 % des CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Schweiz)
5. Zerstörung von CO<sub>2</sub>-Rezykliermöglichkeiten
6. Lärm
7. Behinderung des Individuelle Mobilität mit eigener Muskelkraft
8. Zerstörung von Biodiversität
9. Sicherheit
10. Wildschäden
11. Lichtverschmutzung
12. Erhitzung durch Asphaltbelag
13. Kosten für Infrastruktur (Bau, Unterhalt und Sanierungen)
14. Externe Kosten
15. Gesundheit (Stress)
16. Fördert und ermöglicht Zersiedelung
17. Jeder transportiert ein vielfaches an Gewicht, als das was er selbst wiegt

### **Folgerung:**

Unser Mobilitätssystem, das auf dem Auto basiert hat versagt! Es hat keine Zukunft. Die Frage ist, ob wir neue echte Lösungen finden, die auch von den Menschen

akzeptiert werden, oder wir unsere Zukunft ebenfalls der scheinbaren Mobilität opfern.

Oft ist es auch Unwissenheit oder festgefahrene Denk- und Handlungsmuster, die die Menschen zu unüberlegtem Verkehrskonsum anregen

## **Lösungsvorschläge**

3 V-Methode: Vermeiden vor Verlagern vor Verträglicher machen

### *Übergangsphase*

1. Keine neuen Flächen für neue Strassenanlagen
2. Stoppen von Zersiedelung
3. Keine neuen Kunstbauten
4. Kosten des Verkehrs direkt den Verkehrsteilnehmern verrechnen
5. Umbau von Strassenanlagen um die Miv-Verkehrsflächen zu reduzieren (Beispiel Durchfahrt Zug) Umbau zu Langsamverkehrszonen mit Grünflächen.
6. Anstreben von einem Arbeitslatzeinwohnerverhältnis von 1 zu 2 im ganzen Kanton
7. Autofreie Wohnsiedlungen ohne Arbeitsplätze (Papieri, Unterfeld, äussere Lorzenallmend etc.)
8. Umwandlung von Sämtlichen noch nicht bebauten Grundstücken in der Arbeitszone zu Wohn-, Landwirtschafts- oder Naturzonen
9. Industriebrachen zu Wohnungen umwandeln oder Abreissen und der Natur oder Landwirtschaftlichen Nutzung zuführen
10. Keine Förderung von neuen Firmenansiedlung
11. Tiefsteuerpolitik beenden
12. Keine Förderung von energiegebundenen Verkehrssystemen
13. Förderung nur des Velo und Fussverkehr
14. Temporeduktionen im Strassengebundenen Verkehr (Einführen von Tempo 20 / 30 Zonen)
15. In den Städten, gleich grosse Verkehrsflächen für Velo und MIV (Kopenhagen)
16. Förderung des LV durch Information (Schulen, Infoveranstaltungen etc.) und Aktionen (Garage gegen Führerschein, Mobility gegen Auto etc.)
17. Aufheben von Aussenparkplätzen (wenn jemand mit dem Auto in die Stadt kommt, dann soll er sein Fahrzeug möglichst schnell in eine Tiefgarage versorgen, um den Verkehr nicht zu behindern und die Mobilität aufrecht zu halten)
18. Geringeres Parkangebot
19. Höhere Parkierungskosten
20. Road Pricing
21. Aufwand für Autofahrten erhöhen (Anmelden für bestimmte Fahrstrecken)
22. Carsharing-Angebot erweitern (Nicht Fördern)
23. Velodienstleistungszentrum an den Bahnhöfen mit Heimbring-Service
24. Schaffung von gut erreichbaren Erholungszonen im Kanton
25. Schaffung von energiearmen Freizeitsangeboten im Kanton
26. Bevölkerung zu mehr Suffizienz anhalten
27. Gute Einkaufs Möglichkeiten in Nähe der Bevölkerung
28. Angebotsorientierte Planung für MIV (Befriedigung der Nachfrage erzeugt weitere Nachfragen)
29. Anwohneranliegen vor Verkehrsanliegen setzen

30. Schon in der Schule thematisieren
31. Die Schüler anhalten, den Schulweg mit dem Velo zu machen
32. Wie im Energieberater, sollen der Bevölkerung auch Mobilitätsberater und –  
psychologen zur Verfügung gestellt werden
33. Veranstaltungen zur Mobilität

*Ziel:*

Möglichst viele Wege zu Fuss oder mit Velo möglich. Möglichst keine Pendelfahrten mit Auto oder ÖV. Möglichst keine Autofahrten für Einkäufe. Autobesitz durch Carsharing ersetzen. MIV-Frei Städte.

Wissenschaftliche Lösungen sind gefragt. Technische Lösungen nur im Hintergrund. Suffizienz ist wichtig.

*Gewinn für die Bevölkerung:*

- Kürzere Pendelzeiten und -wege
- Weniger Stress
- Mehr Natur und Wohlfühloasen
- Weniger Lärm
- Weniger Abgase
- Weniger Kosten
- Mehr Freiheiten für Kinder
- Mehr Mobilität
- Mehr Biodiversität
- Eigener Beitrag zum Erreichen des 2°-Zieles
- Weniger Hitze in der Stadt

*Für die Politiker*

- Leuchtturmfunktion für die Schweiz ev. die Welt
- Abkehr von überaltertem Denken und Methoden der Verkehrspolitik
- Neues kreieren, statt nur alte Systeme erhalten

*Für die Wirtschaft und Wissenschaft*

- Neue Systeme entwickeln
- Umbau statt Sanierung
- Know-How Vorsprung erarbeiten
- Vorbild für Entwicklungsländer für eine umweltbewusste Entwicklung

Zug ist momentan in einer sehr heiklen Lage. Unser Reichtum basiert auf Firmen, die wegen Steuervorteilen zu uns gekommen sind. Diese sind sehr flexibel und wenn unsere Vorteile nicht mehr sind, werden sie schnell wieder weg sein.

Die Weltgemeinschaft hat unser Tun jahrelang ignoriert. In den letzten Jahren haben sie aber angefangen, die wettbewerbsverzerrenden Machenschaften der Schweiz, insbesondere des Kantons Zug zu bekämpfen.

Wir brauchen daher dringen ein weiteres Standbein, das nicht auf fremden Gewinnen basiert, sondern auf eigenem entwickeltem Know-How.

Systeme für eine umweltbewusste Mobilität sind dafür sehr geeignet, denn sie werden über das Fortbestehen der Menschheit entscheiden.

### **Beispiele für das Umdenken:**

**Kopenhagen und Amsterdam** haben inzwischen schon zwischen 50 und 60 % Anteil Velofahrten im Modalsplit. Die Autofahrten sind rückläufig und befinden sich um die 20 %. Dies zeigt, dass die Menschen durchaus aufs Velo umsteigen möchten. Ähnliche Zahlen hat **Wien** vorzuweisen. Eine Stadt, die noch nicht lange auf das Velo setzt.

Ljubljana wurde für seine autofreie Innenstadt schon mehrmals ausgezeichnet. Solche Projekte sind auch in Gegenden möglich, in denen man es nicht erwartet.

### *Rechtliches*

Fortgesetztes unnötiges Herumfahren in Ortschaften, namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten sowie nachts» ist gemäss [Artikel 33 der schweizerischen Verkehrsregelverordnung](#)

### *Ziele*

1. Möglichst wenig MIV führt zu
  - Tieferer Energieverbrauch
  - Weniger Bodenverbrauch
  - Weniger CO<sup>2</sup>
  - Weniger Lärm
  - Weniger Feinstaub
  - Weniger Kunststoff in der Natur
  - Weniger Umfälle
  - Weniger Hindernisse für Menschen und im Besonderen für Kinder
  - Weniger Psychische Erkrankungen
  - Weniger Tote
  - Weniger Kosten für die Allgemeinheit
  - Mehr Natur
2. Öffentlicher Verkehr statt MIV nur als Kompromiss
3. Keine Förderung von Motorisierten Beförderungsmittel, denn diese wirken meist als Verkehrsfördernd und schränken unsere Mobilität ein

Diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Der Phantasie zur umweltbewussten Mobilität sind keine Grenzen gesetzt, im Gegenteil zu dem jetzigen MIV, die keine Rücksicht auf Ressourcen und Energie nimmt. Grundsätzlich kann aber jede umweltbewusste Mobilität zu einem Umweltproblem führen, wenn Sie zu viel genutzt wird. Daher ist auch jede Lösung, immer wieder zu hinterfragen und periodisch zu prüfen und anzupassen. Wichtig ist seine eigenen Wunschvorstellungen dem Wohl der Umwelt unterzuordnen.