

Mobilitätskonzept Kanton Zug – Online Umfrage als Ersatz für den zweiten Workshop vom März 2020 nur Kommentare zum Einfluss der Corona Pandemie auf die Mobilität und Liste der Teilnehmenden

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

Rückkehr zur Normalität

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

Homeoffice / Homeschooling

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

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

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

Modal split / Verkehrsmittelwahl

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

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

Einsichten

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

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

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

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

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