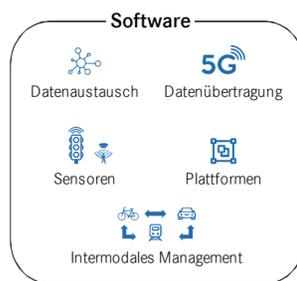




«Mensch»
 Der «Mensch» spielt mit seinen lieb gewonnenen Gewohnheiten, den individuellen Prioritäten oder auch seinen körperlichen Voraussetzungen («Alterung») einen zentralen Faktor in der zukünftigen Mobilität. Emotionen und auch Bequemlichkeit sorgen für Entscheide, welche rational vielleicht unlogisch erscheinen. Neue Formen der Kommunikation und des Trendsettings sorgen für rasche Verhaltensänderungen in der Mobilität, welche früher Jahrzehnte dauerten.
 Die Menschen organisieren und finanzieren ihre Mobilität heute eigenverantwortlicher. Bisherige Erfahrungen, gesellschaftliche Normen, körperliche Fitness und das vorhandene Budget prägen ihre Wahl der Fortbewegung. Verschiedene Interessen (Wirtschaft, Verbände, Parteien, Staat) beeinflussen dieses Verhalten zu ihren Gunsten. «Verordnete» Einschränkungen des Mobilitätsverhaltens brauchen Mehrheiten. Es muss erkennbar sein, dass die Mehrheit der Gesellschaft oder die Umwelt von solchen Massnahmen profitieren.



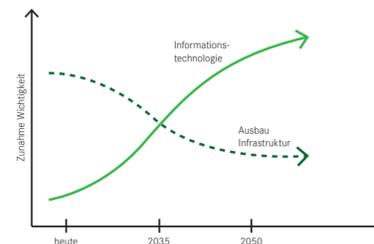
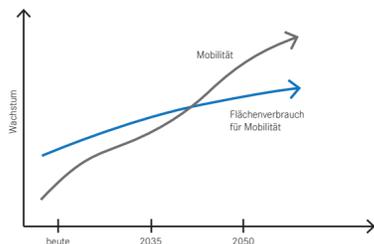
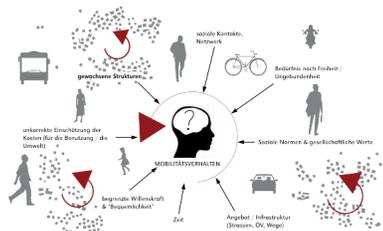
«Hardware»
 Die bisherigen Strategien setzten auf einen Ausbau der Infrastrukturanlagen. Gab es Stau auf der Strasse oder stand man in der Spitzenzeit im Zug, forderte die Politik einen Ausbau der Kapazitäten. Neben dem Ausbau der Infrastrukturen wird der Unterhalt unseres Netzes immer zentraler. Die Mobilität braucht mittelfristig mehr Geld für den Unterhalt und für zusätzliche Infrastrukturen (Raum): Es wird auf Strasse und Schiene vermehrt mit Totsperrungen zu rechnen sein. Dabei droht durch diesen Unterhalt der Verkehrskollaps und zwar nicht nur in den Spitzenzeiten. Die Notwendigkeit, lediglich für die Sanierung des Gotthardtunnels eine zweite Röhre bauen zu müssen, ist Sinnbild dafür. Neue Infrastrukturen stossen zusehends an raumplanerische und gesellschaftliche Grenzen: Der Raum fehlt, andere Interessen verhindern den Ausbau und gerade in den Städten herrscht eine kritische Haltung gegenüber neuen Grossinfrastrukturen. Die Kunst ist, zukünftig mehr Mobilität zuzulassen ohne den Flächenverbrauch parallel dazu weiterwachsen zu lassen.
 Auch künftig steuern Bund, Kanton und Gemeinden den Bau und Unterhalt der Infrastrukturen und fördern damit indirekt die unterschiedlichen Verkehrsträger. Privatisierte Infrastrukturen widersprechen dem «Service public»-Gedanken der Schweiz. Der Betrieb des Verkehrs liegt hingegen weitgehend in privater Hand oder bei staatsnahen Unternehmen. Die öffentliche Hand hat die Möglichkeit, die eingesetzten Energieträger mit finanziellen Anreizen zu fördern oder zu bremsen.



«Software»
 Der Informationsfluss und -austausch in der Mobilität beruht stark auf digitalen Entwicklungen, welche bereits heute und wohl noch viel stärker im Jahr 2040 das Mobilitätsverhalten prägen. Entscheide über die Weiterentwicklung der Mobiltelefonie wirken sich direkt auf zukünftig denkbare Mobilitätsformen aus (autonomes Fahren, Vernetzung von Fahrzeugen).
 Bei der Information ist die Privatwirtschaft die treibende Kraft. Sei dies bei der 5G-Technologie, Big Data, bei der Erarbeitung der Standards für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder bei neuen Plattformen für Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Uber, Mobility as a service MaaS). Der Staat spielt hier noch die Rolle des Konzessionsgebers oder jene des Korrektivs. Er kann gewisse Entwicklungen verzögern, sich aber nicht gegen weltweite Trends stellen. Neue Plattformen und neue Geschäftsmodelle für die Mobilität entziehen sich in der Pionierphase der staatlichen Regulierung, da die staatlichen Vorgaben dem technologischen Wandel hinterherhinken.



«Regelungen»
 Mit seinen Gesetzen und steuerlichen Anreizen steuert der Staat indirekt die Mobilität. Der Bund kennt die höchste Regelungsdichte. Kantone und Gemeinden stellen nur ergänzende oder präzisierende Regelungen auf. Bei den Normen und Standards gibt es zwei Welten: Bei der Normierung der Infrastrukturen (Strassenbau, Eisenbahnbau) sind die schweizerischen «staatlichen» Normen stark. Bei neuen Mobilitätsformen und deren Schnittstellen zu anderen Systemen prägt die Wirtschaft die Normen und Standards.



- A. Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ist Voraussetzung für die Teilnahme jedes einzelnen am sozialen und wirtschaftlichen Leben. Unsere heutigen Lebensformen brauchen Mobilität und die Wirtschaft fordert eine gute Erreichbarkeit.
- B. Im Kanton Zug bewegen sich die Menschen selbständig, eigenverantwortlich und leben ihre Mobilität multimodal (mal Bahn, mal Velo, mal Bus, mal Auto, mal Trotti).
- C. Bund, Kanton und Gemeinden bauen und unterhalten sichere Infrastrukturen. Die Privatwirtschaft bietet ihre Transportleistungen auf diesen Infrastrukturen an. Das sichere Zusammenspiel lenkt der Staat.
- D. Die Menschen im Kanton Zug haben keinen Anspruch auf eine staatliche, allumfassende, zeitliche und räumliche Versorgung mit Mobilität. Wenn der Markt versagt, greift die öffentliche Hand lenkend ein und sichert ein Grundangebot.
- E. Mobilität hat einen Preis. Dieser hält sich an den Grundsatz «pay as use». Alle bezahlen ihre individuelle Mobilität. Die öffentliche Hand lenkt durch Anreize und nicht durch Verbote.
- F. Unsere zukünftige Mobilität verbraucht wenig Flächen und Ressourcen. Sie minimiert die negativen Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. Die Sicherheit spielt bei allen Verkehrsarten eine zentrale Rolle. Raum und Verkehr sind aufeinander abzustimmen, auch über die Kantonsgrenzen hinaus.

«Mensch»

Mobilität und Bildung

- Kanton und Gemeinden sorgen für ein stufengerechtes Wissen der Zugerinnen und Zuger über die Mobilität.

Kommunikation durch Kanton, Gemeinden und Wirtschaft

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

Kanton und Gemeinden als Vorbilder

- Kanton und Gemeinden entwickeln Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen.
- Kanton und Gemeinden unterstützen – soweit betrieblich möglich – flexible Arbeitsformen.
- Das Mobilitätsverhalten der Verwaltungen wird erhoben und kommuniziert.
- Kanton und Gemeinden entwickeln Anreize zur Reduktion der Pendlerdistanzen ihrer Mitarbeitenden.
- Kanton und Gemeinden verzichten auf die Abgeltung von Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen. Sie stellen den Mitarbeitenden genügend Angebote für die notwendigen Dienstfahrten zur Verfügung.
- Kanton und Gemeinden sorgen dafür, dass in den ihnen direkt unterstellten oder ihnen gehörenden Betrieben und Leistungserbringern (u. a. Spitäler, Schulen, Stiftungen, WWZ, GVRZ, ZVB) die Vorbildfunktion auch gelebt wird.

«Hardware»

Bund, Kanton und Gemeinden mit ihren Infrastrukturen

- Bund, Kanton und Gemeinden bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen (Schiene und Strasse). Sie erneuern sie nach dem Stand der Technik und gewährleisten deren Sicherheit.
- Sie richten die Strassen stärker auf einen leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr aus. Wo immer möglich steht die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.
- Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizienter.
 - o Busspuren werden für Fahrzeuge mit mehreren Personen geöffnet.
 - o Das für die Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH) erprobte Modell «Autoarmes Zentrum» ist weiterzuentwickeln. In den Spitzenzeiten regelt es den Zutritt für Autos mit einer Person in die Stadtlandschaft gemäss kantonalem Richtplan.
- Ausbauten von Kapazitäten sind nur für im Richtplan und in den Ortsplanungen festgesetzte Infrastrukturen denkbar. Ausgenommen sind Erweiterungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie an Knoten und stark belasteten Abschnitten der Kantonsstrassen. Ausbauten auf dem heutigen Schienennetz werden auf der Basis des Sachplans Verkehr (Ausbauschnitt 2035) umgesetzt. Der Kanton überprüft mit den Zielen des Mobilitätskonzepts die Infrastrukturbauten im Richtplan.

Kanton und Gemeinden und die Energieträger

- Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger für die Mobilität.
- Die Erstellung der notwendigen Infrastrukturen für einzelne Energieträger ist Sache der Privatwirtschaft.

«Software»

Kanton und Gemeinden in der Auseinandersetzung mit neuen Formen der Mobilität

- Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der kantonalen Mobilität.
- Kanton und Gemeinden verfolgen aktiv die Entwicklung der «neuen» Mobilität. Initiativen sind willkommen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen:
 - o Energieeffizienz verbessern;
 - o Flächeneffizienz steigern;
 - o Kundennutzen erhöhen;
 - o Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.
- Kanton und Gemeinden rüsten ihre Infrastrukturen für neue Mobilitätsformen auf (freier Datenaustausch, standardisierte Schnittstellen).
- Kanton und Gemeinden initiieren und arbeiten aktiv in Pilotprojekten der Wirtschaft und weiteren Organisationen zur neuen Mobilität mit. Dazu sind die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen bereit zu stellen.
- Die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter sind verpflichtet, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen.

Kanton und Gemeinden und ihre Verkehrsträger

- Kanton und Gemeinden sind nicht direkt im Verkehrsmarkt tätig. Sie subventionieren die im öffentlichen Interesse stehende Mobilität, dort wo der Markt nicht spielt.
- Die Unterstützung von neuen Mobilitätsformen regeln Kantone und Gemeinden via Konzessionen oder Bewilligungen.

«Regelungen»

Kanton und Gemeinden mit finanziellen Anreizen

- Kanton und Gemeinden setzen sich für die Kostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay as use») ein.
- Kanton und Gemeinden vereinheitlichen den steuerlichen Pendlerabzug für alle Mobilitätsformen (Abzug Fuss- und Veloverkehr = Abzug MIV = Abzug öffentlicher Verkehr).
- Der Kanton interveniert beim Bund für die Abschaffung aller versteckten Subventionen in der Mobilität. Wenn Mobilitätsformen gefördert werden, soll dies transparent geschehen.
- Kanton und Gemeinden unterstützen die schweizweite Einführung von Mobility Pricing für das Brechen von Verkehrsspitzen und als Modell für die langfristige Finanzierung der Infrastrukturen.
- Private erbringen die Mobilität auf den öffentlichen Infrastrukturen. Leistungen, welche durch die öffentliche Hand subventioniert werden, sind auszuschreiben. Kanton und Gemeinden stossen ihre Beteiligungen an Verkehrsunternehmen ab.

Kanton und Gemeinden mit ihren Gesetzen

- Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Reglementierungen im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte verhindern.
- Der Kanton schafft die gesetzliche Grundlage zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und legt die heute in verschiedenen kantonalen Gesetzen aufgesplitterten Vorgaben für die Mobilität zusammen.
- Kanton und Gemeinden sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Gütertransport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote).
- Kanton und Gemeinden fördern die Realisierung von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten Mobilitätsformen («autoarmes Wohnen», Parksituation Velo/Auto, Sharing).

Kanton und Gemeinden mit ihrer Organisation

- Der Regierungsrat legt das Angebot fest. Dieses misst sich an den gleichen Kriterien wie die neuen Formen der Mobilität.
- Kanton und Gemeinden organisieren alle Aufgaben der Mobilität in der gleichen Direktion/Departement. Die Gesellschaft und die Wirtschaft haben einen Ansprechpartner für Fragen der Mobilität auf Stufe Kanton und Gemeinden.
- Kanton und Gemeinden gleichen ihre Netze und Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen ab. Die grossen Zentren und der Flughafen verfügen über rasche Bahnverbindungen. Im Veloverkehr stehen attraktive und sichere überregionale Verbindungen zur Verfügung.