



Hohe Zufriedenheit, Problem- druck bei Verkehrsüberlastun- gen

Studie im Auftrag der Stadt Zug

Projektteam

Urs Bieri: Politik- und Medienwissenschaftler

Alexander Frind: Politikwissenschaftler

José Kress: Politikwissenschaftler

Daniel Bohn: Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

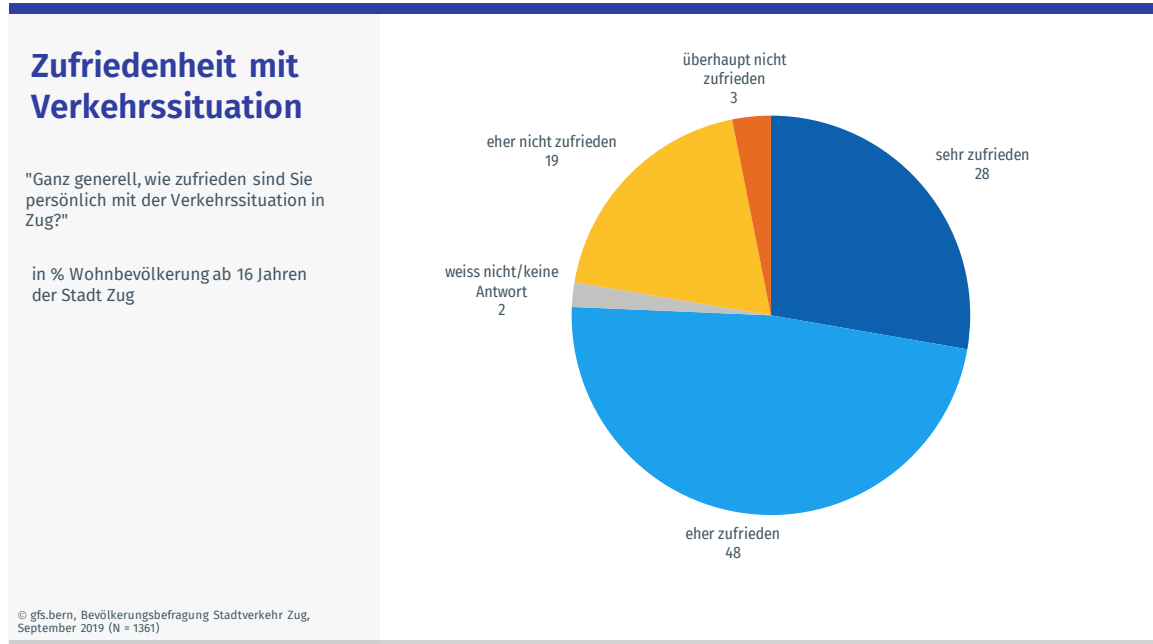
Inhaltsverzeichnis

1	MANAGEMENT SUMMARY	4
2	EINLEITUNG	6
2.1	Mandat und Fragestellung.....	6
2.2	Befragung und Stichprobe	6
3	BEFUNDE	8
3.1	Fahrzeugbesitz und Nutzung von Transportmitteln	8
3.2	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation	14
3.3	Finanzielle Ressourcenverteilung in der Verkehrspolitik.....	21
3.4	Beurteilung der Ausgestaltung des Fuss- und Langsamverkehrs	24
3.5	Nutzung und Beurteilung von Shared Mobility	26
3.6	Beurteilung von Mobilitätsplattformen	31
3.7	Beurteilung Situation Durchgangsverkehr	33
4	SYNTHESE	36
5	ANHANG	38
5.1	gfs.bern-Team.....	38

1 Management Summary

Mehr als drei Viertel der Bevölkerung sind mit der Verkehrssituation in der Stadt Zug zufrieden. Besonders hoch ist der Zuspruch in der jüngeren Bevölkerung und von Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs. Verbesserungspotenzial sehen am ehesten Velofahrerinnen und Velofahrer.

Grafik 1



Die Qualität des öffentlichen Verkehrs ist für die Einwohnerinnen und Einwohner der Hauptgrund für ihre Zufriedenheit. So lobt man neben dem guten Netz des öffentlichen Verkehrs den Fahrplankontakt oder die Pünktlichkeit. Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr werden ebenfalls positiv beurteilt.

Verkehrsüberlastungen sind mit Abstand der wichtigste Grund für eine negative Bewertung der Verkehrssituation. Die Einwohnerinnen und Einwohner erleben solche Überlastungen insbesondere zu Stosszeiten. Kritik gibt es auch an häufigen Staus und mangelnden Parkplätzen.

In Bezug auf die Verkehrspolitik möchte die Bevölkerung Massnahmen für die Aufenthaltsqualität in der Stadt und den Veloverkehr stärker fördern. Der Unterhalt des Strassennetzes ist der Bevölkerung sehr wichtig, Ausbaumassnahmen beim motorisierten Verkehr haben aber keine Priorität.

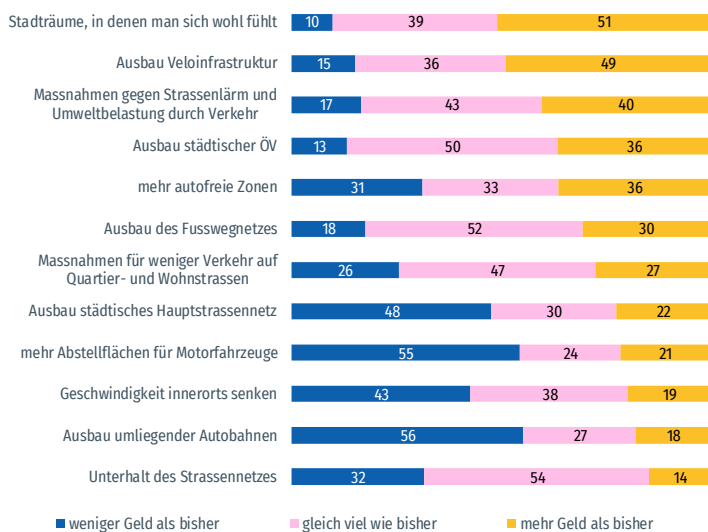
Grafik 2

Beurteilung verkehrspolitische Massnahmen

"In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie müssten entscheiden, für welche Massnahmen in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Verschieben Sie jede Massnahme auf eines der drei Felder "weniger Geld als bisher", "gleich viel wie bisher" oder "mehr Geld als bisher"."

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zug

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr Zug, September 2019 (N = 1361)



Eine Erhöhung des Fuss- und Langsamverkehrs wird von der Mehrheit der Bevölkerung gutgeheissen, insbesondere von zugehörigen Gruppen wie dem Fuss- und Veloverkehr. Begegnungszonen stossen in diesem Zusammenhang auf breite Akzeptanz und werden sowohl vom Fuss- und Veloverkehr als auch den Autofahrerinnen und Autofahrern mehrheitlich befürwortet.

Insgesamt tendiert die Bevölkerung in Richtung einer Stadt mit möglichst vielen Freiräumen ohne Verkehr. Diese Präferenz wurde in vergleichbarer Stärke auch in den Städten der Mobilitätsbefragung 2018 beobachtet.

Die Grundstimmung der Bevölkerung der Stadt Zug gegenüber Mobilitäts-Apps, welche neben Ticketkauf auch Streckenoptimierungen oder das beste Verkehrsmittel anzeigen, ist positiv. Fast zwei Drittel der Bevölkerung sind an der Nutzung solcher Apps für das Smartphone interessiert. Vorbehalte bestehen aber gegenüber der Nutzung der eigenen Daten für verkehrsplanerische Zwecke. Vorbehalte bestehen auch gegenüber free-floating Angeboten von Velos und E-Scootern, denn es werden Schäden am Ortsbild und Behinderungen des Fussverkehrs wahrgenommen.

Für die vorliegende Studie wurden in der Stadt Zug zwischen dem 13. August und 16. September 2019 insgesamt 1'316 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren online befragt.

2 Einleitung

2.1 Mandat und Fragestellung

Die Stadt Zug plante im Rahmen der strategischen Verkehrsplanung eine Replikation der "Bevölkerungsbefragung Mobilität" zu aktuellen Fragen rund um Mobilität in verschiedenen Städten der Schweiz. Diese Studie wurde von gfs.bern im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität in den Städten Basel, Bern, Fribourg, Lausanne, Nyon, St. Gallen und Zürich durchgeführt und im März 2019 veröffentlicht.

Das Studiendesign orientierte sich am Vorgehen der Gesamtstudie, um maximale Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Der allgemeine Teil der Befragung wurde in den Fragestellungen bis auf wenige Ergänzungen beibehalten. Abschliessend wurde der Fragebogen mit spezifischen Fragen für die Stadt Zug, beispielsweise rund um Verbesserungswünsche an ausgewählten öffentlichen Plätzen und Strassen, ergänzt. Das ermöglicht neben einer allgemeinen Perspektive auf die Verkehrssituation eine Sicht auf die spezifischen Wünsche und Probleme der Bevölkerung der Stadt Zug.

2.2 Befragung und Stichprobe

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeber	Stadt Zug
Grundgesamtheit	Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zug ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der Stadt Zug leben und auf Deutsch oder Englisch befragbar sind.
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	at random
Befragungszeitraum	13. August – bis 16. September 2019
Stichprobengrösse	N Zug = 1'361
Stichprobenfehler	Bei N = 1361 ±2.7 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked

©gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr Zug, Oktober 2019

Befragt wurden insgesamt 1'361 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren in der Stadt Zug. Die Stichprobe wurde zufällig aus dem Einwohnerregister der Stadt Zug gezogen. Zuständig für die Stichprobenziehung war die Einwohnerkontrolle der Stadt Zug.

Die Einladung zur Online-Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden in Zug 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht einer Ausschöpfung von rund 27 Prozent.

Etwa eine Woche vor Befragungsende erhielten die Befragten ein schriftliches Reminding. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, Auftraggeber sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse der Stadt Zug korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die korrekte Alters- und Geschlechtsstruktur gewichtet. Personen mittleren Alters (40 bis 64 Jahre) haben sich überdurchschnittlich an der Umfrage beteiligt, die Altersgruppe zwischen 16 und 39 Jahren weniger als ihr Bevölkerungsanteil. Der Anteil Personen über 65 Jahren hat sich ungefähr im Verhältnis des realen Bevölkerungsanteils beteiligt und wurde nur minimal korrigiert.

Alter	Mann		Frau	
	ungewichtet	gewichtet	ungewichtet	gewichtet
16 bis 39 Jahre	22.7%	35.1%	23.9%	35%
40 bis 64 Jahre	56.3%	46.1%	54.7%	41.3%
über 65 Jahre	21%	18.8%	21.4%	23.7%

©gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr Zug, September 2019

Nach Wohnregion haben in der ungewichteten Stichprobe 34 Prozent der Befragten angegeben, dass sie am Hang wohnen und 64 Prozent in der Ebene. Zwei Prozent der Befragten machten keine Angabe zu ihrem Wohnort.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Einerseits definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrosse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Andererseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist auf ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Gerade bei Untergruppenanalysen weist die untersuchte Gruppe schnell weniger als 50 Befragte aus, was bei einem Stichprobenfehler von ± 14 Prozentpunkten eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Deshalb nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ. Im Rahmen dieser Studie wurde eine

Zufallsstichprobe aus dem Einwohnerregister der Stadt Zug gezogen, wodurch alle Einwohnerin und Einwohner die gleiche Chance hatten, zur Befragung eingeladen zu werden.

3 Befunde

3.1 Fahrzeugbesitz und Nutzung von Transportmitteln

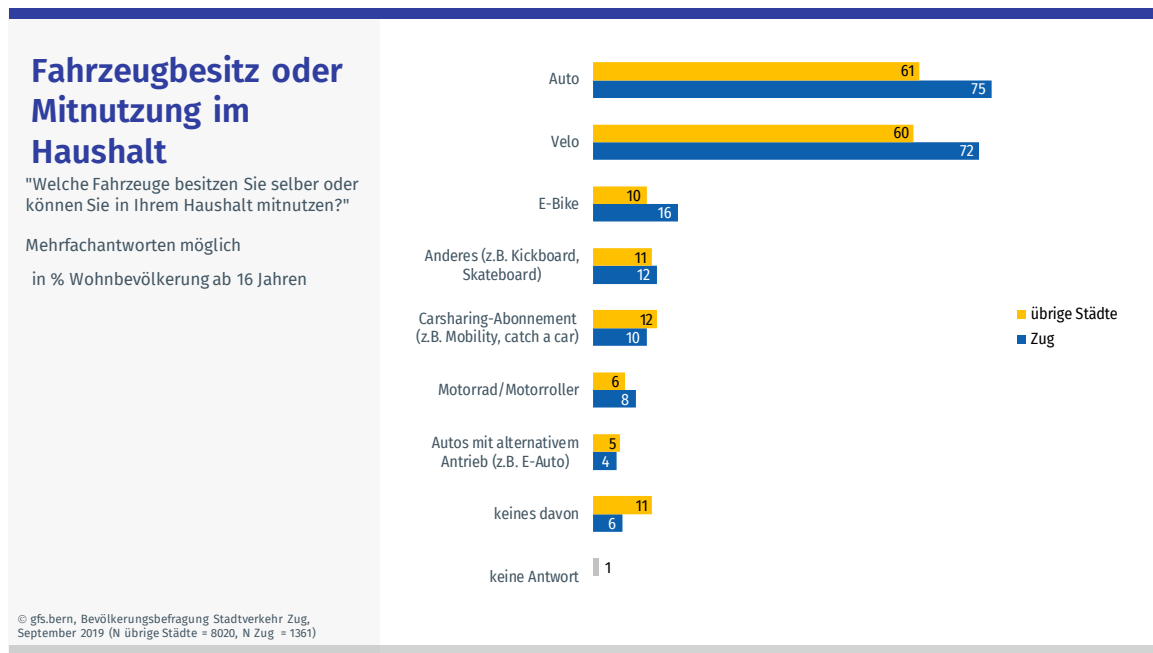


- Die Mobilität in der Stadt Zug ist durch eine nahezu gleichberechtigte Nutzung des Autos, des öffentlichen Verkehrs und des Velos im Alltag gekennzeichnet. In der Freizeit ist das Velo aber das wichtigste Verkehrsmittel oder man ist lieber zu Fuss unterwegs als mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Auto.
- Die hohe wahrgenommene Qualität des öffentlichen Verkehrs ist der wichtigste Grund, auf das Auto zu verzichten, gefolgt von einem starken Umweltbewusstsein. Umgekehrt verzichtet man auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wegen mangelnder Flexibilität, hohen Kosten oder weil man die eigene Gesundheit fördern möchte und deswegen anderweitig mobil ist.

Das Auto und Velo sind in der Stadt Zug die am weitesten verbreiteten Fahrzeuge. Drei Viertel der Befragten besitzen ein Auto oder können eines im Haushalt mitnutzen. Fast gleich häufig befindet sich in den Haushalten mindestens ein Velo. Andere Fahrzeuge kommen deutlich seltener vor. Über Carsharing-Abonnemente wie Mobility verfügt nur eine Minderheit der Bevölkerung (10%).

Die Ergebnisse in Bezug auf den Fahrzeugbesitz sind vergleichbar mit den Werten aus den teilnehmenden Städten der Befragung aus dem Jahr 2018, die Stadt Zug ist aber insgesamt durch eine höhere Auto- und Veloquote gekennzeichnet als die anderen untersuchten Städte. Auch E-Bikes kommen im Vergleich mit den anderen Städten in Zug häufiger vor.

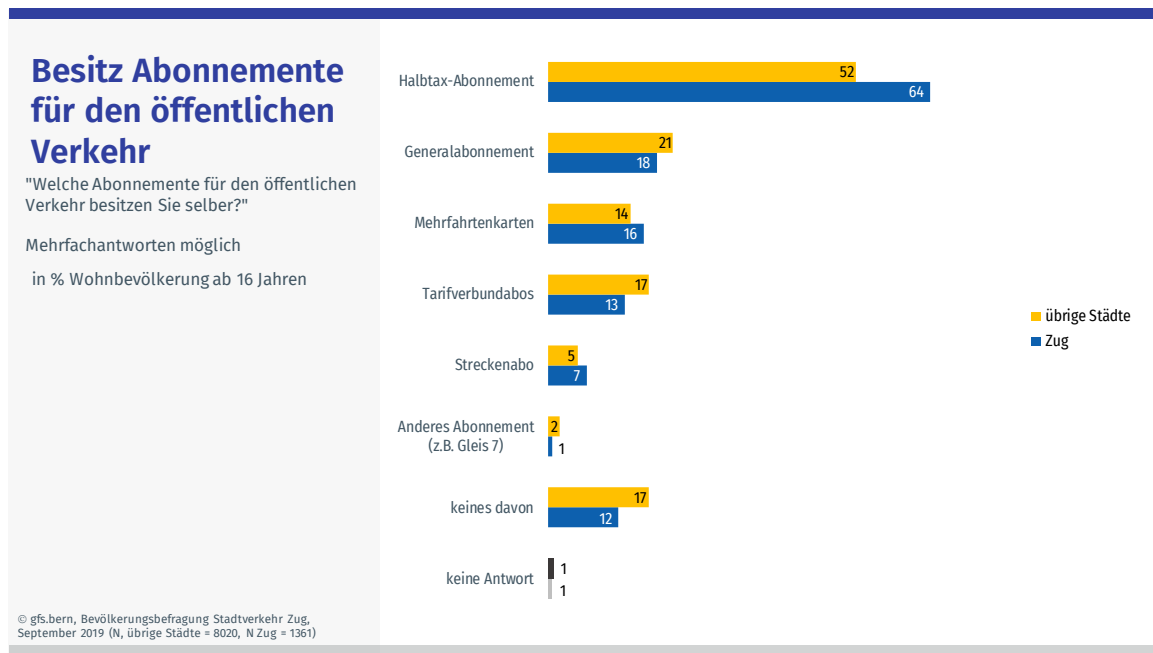
Grafik 3



Der Autobesitz ist an den sozioökonomischen Status gekoppelt, denn Personen mittleren Alters (40- bis 64 Jahre) besitzen am häufigsten ein Auto. Junge Menschen besitzen am häufigsten ein Velo, im Alter verliert das Velo aber an Bedeutung und nur die Hälfte der über 65-Jährigen hat ein Velo im Haushalt. E-Bikes hingegen sind in der Altersgruppe über 65 Jahren beliebter als bei Jüngeren. Knapp ein Viertel der Personen über 65 Jahren besitzt ein E-Bike.

Das Halbtax-Abonnement gehört für die meisten Zugerinnen und Zuger zur Grundausstattung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (64%). Das Generalabonnement kommt deutlich seltener vor, ebenso Mehrfahrtenkarten, Tarifverbundabos oder Streckenkarten.

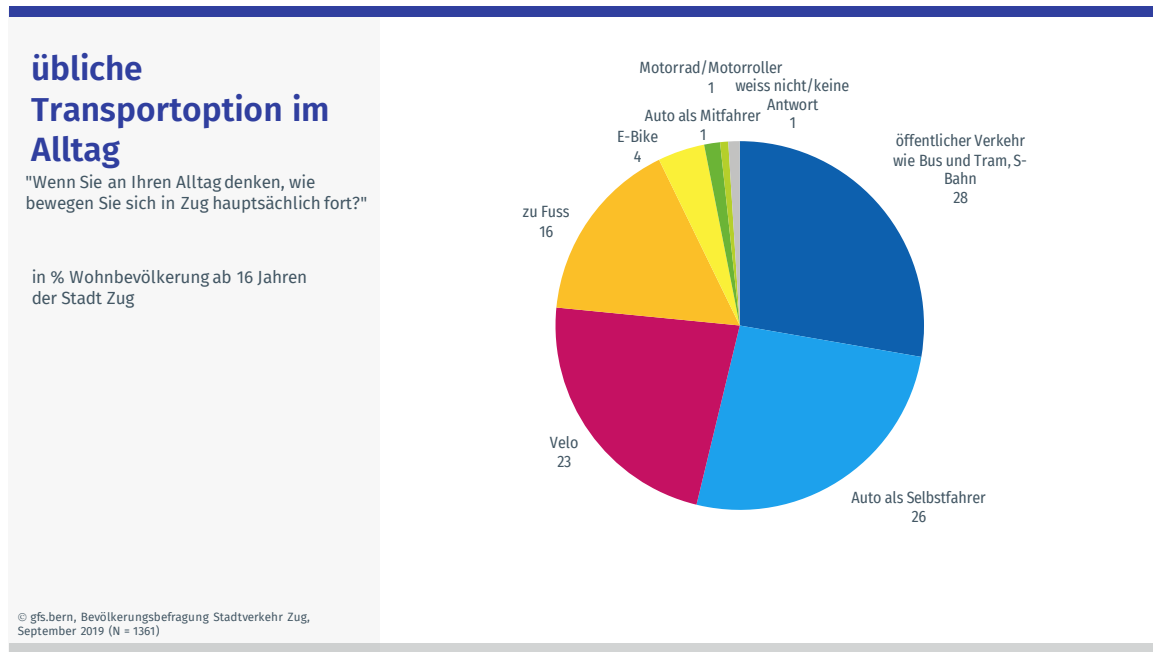
Grafik 4



Ein Halbtax-Abonnement wird in allen Altersgruppen nahezu gleich häufig benutzt, am stärksten von den unter 40-Jährigen (67%). Das Generalabonnement ist am relevantesten für die über 65-Jährigen, denn es ist mit 24 Prozent in dieser Altersgruppe überdurchschnittlich verbreitet. Das gleiche trifft auf Mehrfahrtenkarten zu (26%).

Das Bewegungsprofil der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zug ist sehr differenziert. Der öffentliche Verkehr, das Auto und das Velo bilden auf fast gleichem Niveau die wichtigsten Säulen der Alltagsmobilität.

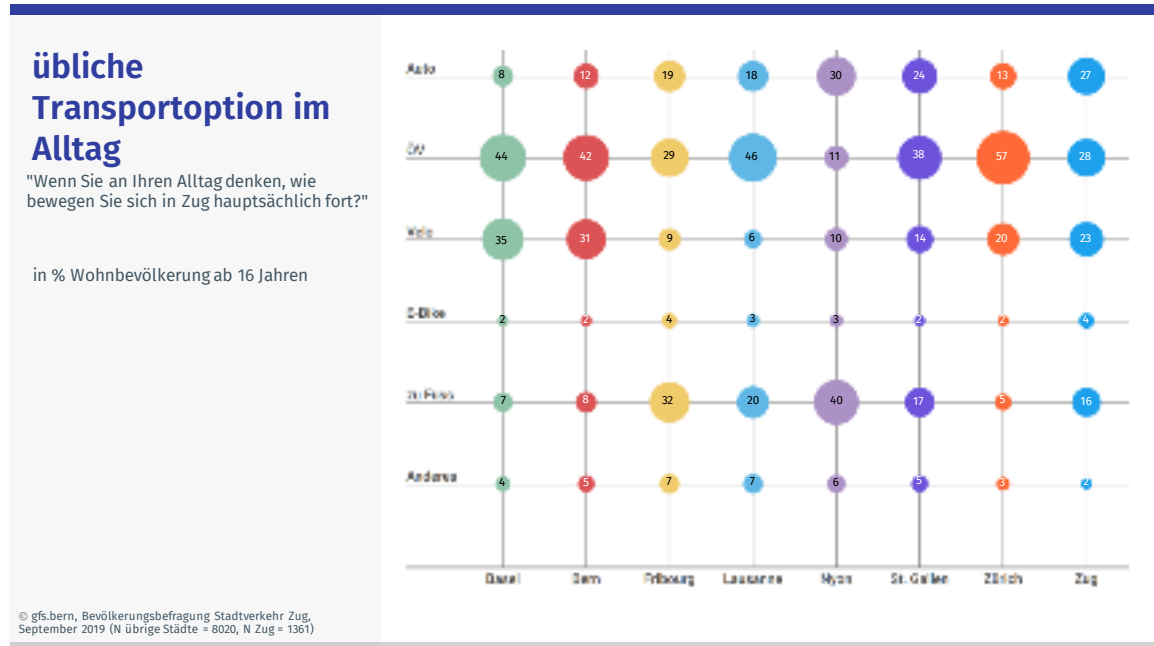
Grafik 5



In der Stadt Zug nutzen 28 Prozent der Bevölkerung im Alltag hauptsächlich den öffentlichen Verkehr, 26 Prozent sind mit dem Auto unterwegs und 23 Prozent greifen auf das Velo zurück. Zu Fuss ist man in Zug weniger häufig unterwegs, auch andere Transportmittel werden nur minderheitlich genutzt.

Im Städtevergleich mit der Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2018 gibt es in keiner der anderen befragten Städte eine so gleichmässige Verteilung auf die Verkehrsmittel. Basel und Bern haben sich in der Umfrage als Velo- und ÖV-Städte präsentiert, während die Zürcherinnen und Zürcher extrem stark auf den öffentlichen Verkehr setzen. Die französischsprachigen Städte waren durch eine höhere Bedeutung des Autos und Fussverkehrs gekennzeichnet.

Grafik 6



Die Auto-Nutzenden in der Stadt Zug sind häufiger männlich, im Alter ab 40 Jahren und häufiger in der mittleren oder hohen Einkommensgruppe zu finden, was die Lebenslaufeffekte bezüglich des Autobesitzes (ein Auto leistet man sich eher in der Berufstätigkeit) auch erwarten lassen.

Nutzende des öffentlichen Verkehrs sind häufiger weiblich, überdurchschnittlich häufig unter 40 Jahre oder über 65 Jahre alt und stärker im tiefen bis mittleren Einkommenssegment vertreten. Der öffentliche Verkehr gilt aber in jeder Einkommensschicht für mindestens 25 Prozent der Befragten als wichtigstes Transportmittel. Am stärksten verbreitet ist die Nutzung mit knapp 40 Prozent in der Einkommensgruppe zwischen 3'000 bis 5'000 Franken.

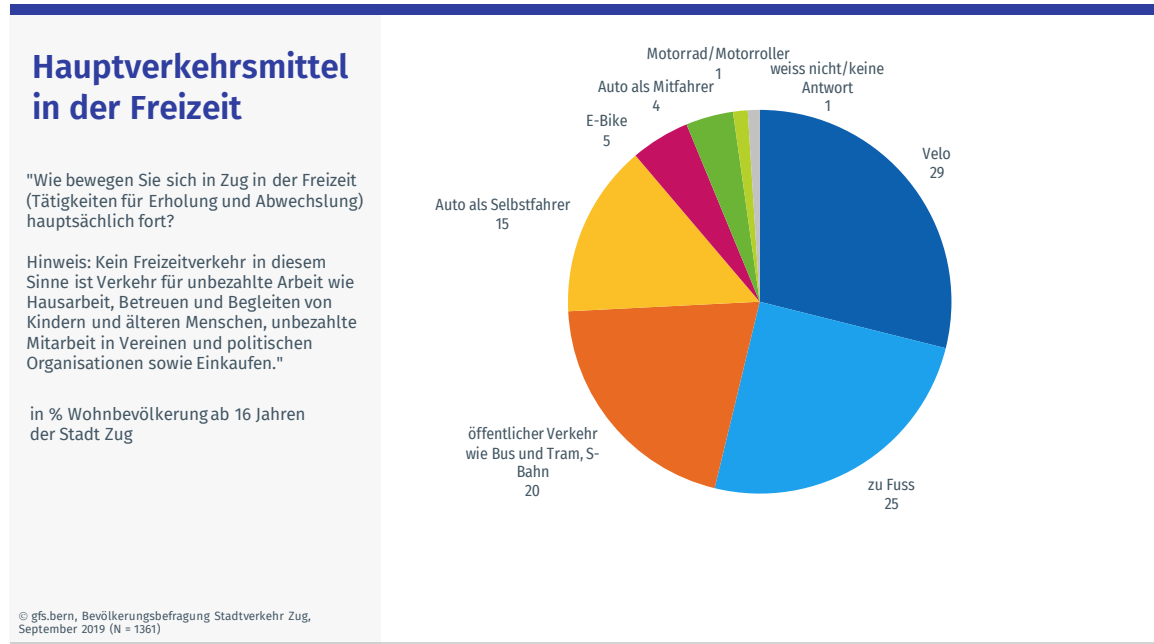
Velofahrerinnen und Velofahrer sind häufiger jüngeren Alters, dafür aber fast gleichmässig in allen Einkommenskategorien vertreten.

Eine zentrale Erkenntnis aus der Vorgängerstudie ist, dass die Beurteilung der Verkehrssituation stark aus der Perspektive erfolgt, wie man sich fortbewegt. Entsprechend divers sind auch die verkehrspolitischen Wünsche der Bevölkerung. Auf diese Unterschiede wird in Kapitel 3.3 eingegangen.

In der Freizeit wandelt sich das typische Mobilitätsschema und das Velo übernimmt die Rolle des wichtigsten Verkehrsmittels (29%). Gern ist man in Zug dann auch zu Fuss unterwegs (25%). Der öffentliche Verkehr ist bei Freizeitaktivitäten für ein Fünftel der Bevölkerung die erste Wahl. Das Auto wird dagegen in der Freizeit öfter stehengelassen und

noch von 19 Prozent (Selbstfahrer und Mitfahrende addiert) genutzt. Motorroller respektive Motorräder oder E-Bikes spielen kaum eine Rolle.

Grafik 7



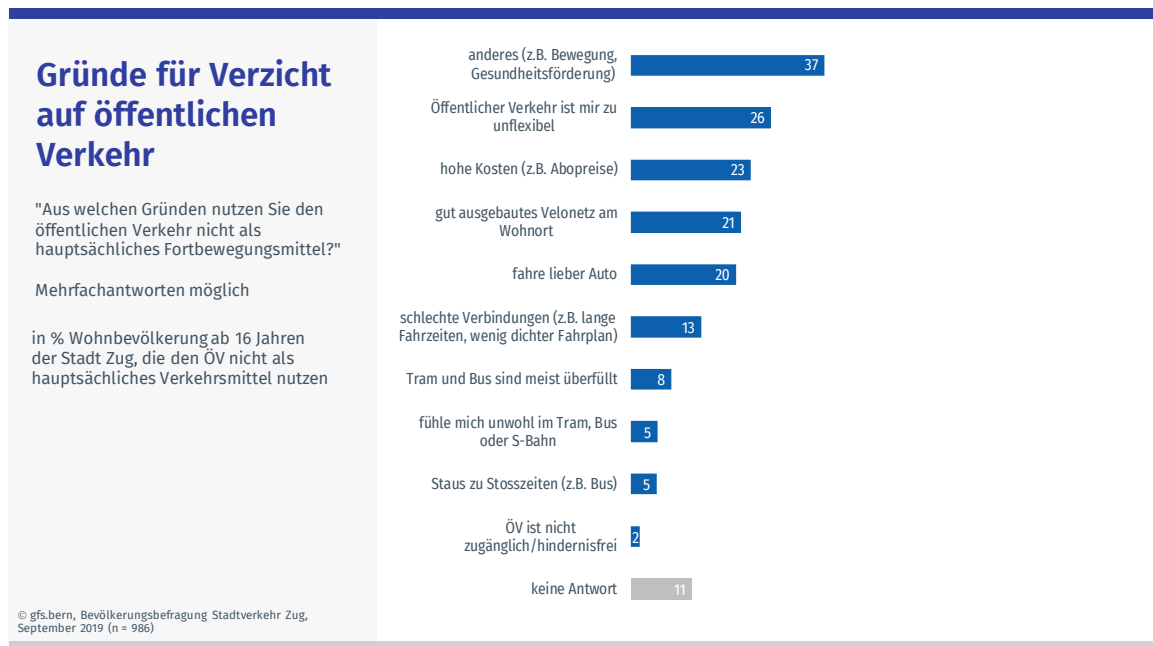
Das "Umsteigen" auf ein anderes Verkehrsmittel in der Freizeit kommt häufig vor, denn von den Autofahrerinnen und Autofahrern sind 23 Prozent in der Freizeit zu Fuss unterwegs, 18 Prozent steigen auf das Velo um und weitere 12 Prozent entscheiden sich lieber für den öffentlichen Verkehr. Für 40 Prozent der Autofahrenden bleibt das eigene Fahrzeug aber auch in der Freizeit das wichtigste Verkehrsmittel.

Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs sind in der Freizeit am häufigsten mit dem Velo (16%) oder zu Fuss unterwegs (18%). Ein kleiner Teil fährt dann mit dem Auto (14%). Fast die Hälfte der ÖV-Passagiere bleibt dem öffentlichen Verkehr auch in der Freizeit treu (49%).

Die grösste Kontinuität zeigt sich beim Velo, denn 75 Prozent der Velofahrerinnen und -fahrer im Alltag sind auch in der Freizeit damit unterwegs. Weniger als ein Zehntel gehen zu Fuss oder fahren dann mit dem Auto. Andere Verkehrsmittel wie der ÖV sind für Velofahrerinnen und Velofahrer als Alternative nicht relevant.

Bezogen auf die Mobilität im Alltag, kommt der öffentliche Verkehr für die anderen Verkehrsteilnehmenden aus unspezifischen Gründen nicht als Transportmittel in Frage. Mangelnde Flexibilität, die Kosten oder gute Möglichkeiten, mit dem Velo oder Auto zu fahren, mindern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Grafik 8



Die hohe wahrgenommene Qualität des öffentlichen Verkehrs ist dagegen der wichtigste Grund, auf das Auto zu verzichten. Ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein ist der zweitwichtigste Grund. Probleme rund um den motorisierten Verkehr wie Staus oder Parkplatzmangel werden ebenfalls von relevanten Anteilen der Bevölkerung genannt und mindern die Attraktivität des Autos.

Grafik 9



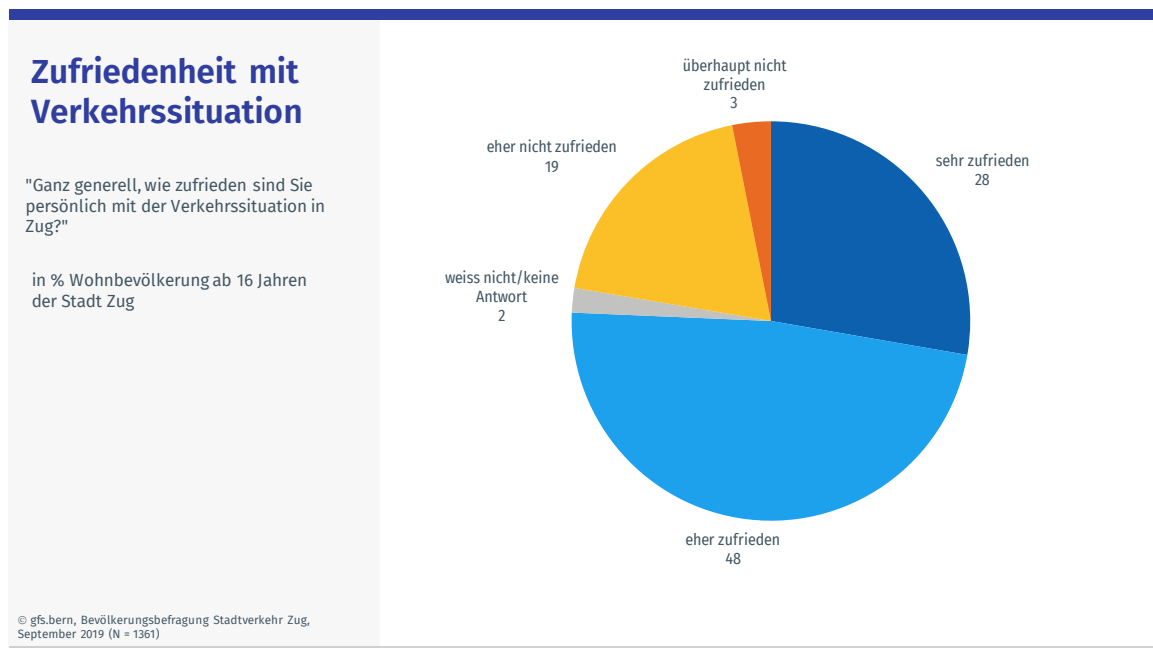
3.2 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation



- Mehr als drei Viertel der Bevölkerung sind mit der Verkehrssituation in der Stadt Zug zufrieden. Besonders hoch ist der Zuspruch in der jüngeren Bevölkerung und von Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs. Verbesserungspotenzial wird etwas deutlicher von Velofahrerinnen und Velofahrern wahrgenommen.
- Die Problemwahrnehmung konzentriert sich auf Verkehrsüberlastungen und mangelnde Parkflächen. Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden oder Probleme mit Emissionen sind kein regelmässiger Bestandteil der Alltagsmobilität in Zug.
- Die Lebensqualität des öffentlichen Raums wird sehr hoch bewertet, denn die Bevölkerung ist sowohl mit der Qualität der öffentlichen Plätze als auch mit der Anzahl sehr zufrieden.

Die Bevölkerung der Stadt Zug ist mit der Verkehrssituation hochgradig zufrieden, denn 76 Prozent der Wohnbevölkerung sind sehr oder eher zufrieden.

Grafik 10

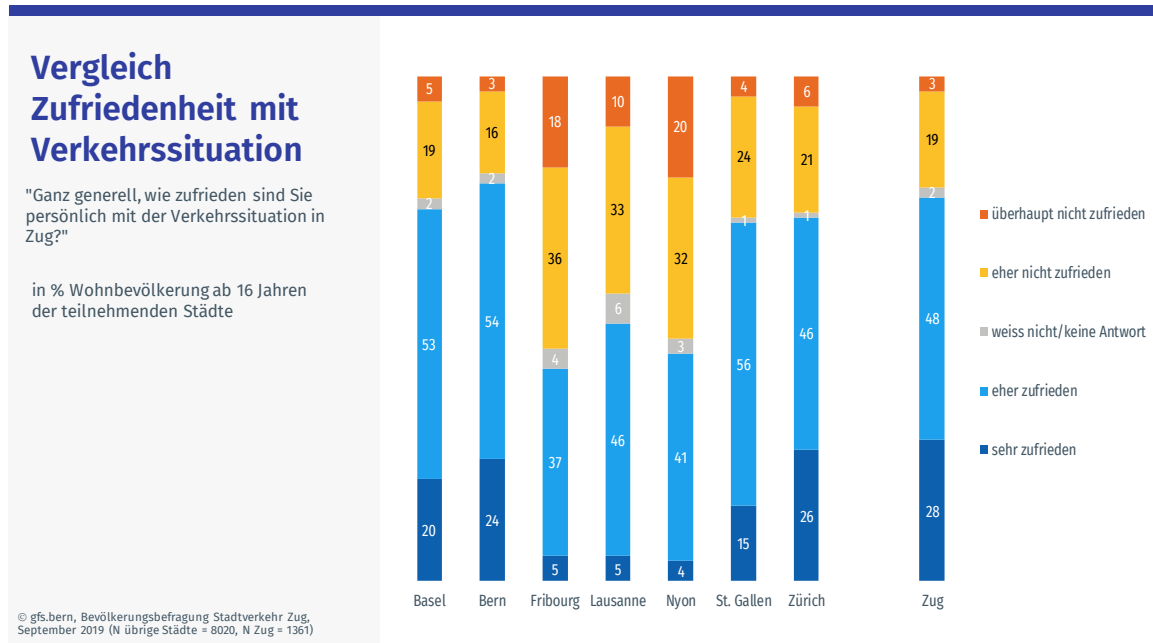


Besonders gut wird die Situation von den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern unter 40 Jahren beurteilt (81% sehr oder eher zufrieden). Nach gewähltem Verkehrsmittel betrachtet, urteilen die ÖV-Nutzenden am positivsten (86% sehr oder eher zufrieden), gefolgt von Fussgängerinnen und Fussgängern (79% sehr oder eher zufrieden). Mit rund 74 Prozent Zustimmung sind auch die Autofahrerinnen und Autofahrer überwiegend positiv eingestellt. Personen, die mit dem Velo oder E-Bike unterwegs sind, werfen einen leicht kritischeren Blick auf die Gesamtsituation (69% respektive 59% Zustimmung).

Die Wohnlage in Zug hat einen leichten Effekt auf die Zufriedenheit, denn Einwohnerinnen und Einwohner, die in der Ebene wohnen, sind überdurchschnittlich zufrieden

(80%) im Vergleich zur Bevölkerung am Zugerberg (70%). Einwohnerinnen und Einwohner der Region Zugerberg fahren überdurchschnittlich hauptsächlich mit dem Auto (37%) und geben häufiger als die Bevölkerung in der Ebene an, von Verkehrsbehinderungen betroffen zu sein, was die etwas tiefere Zufriedenheit erklärt.

Grafik 11

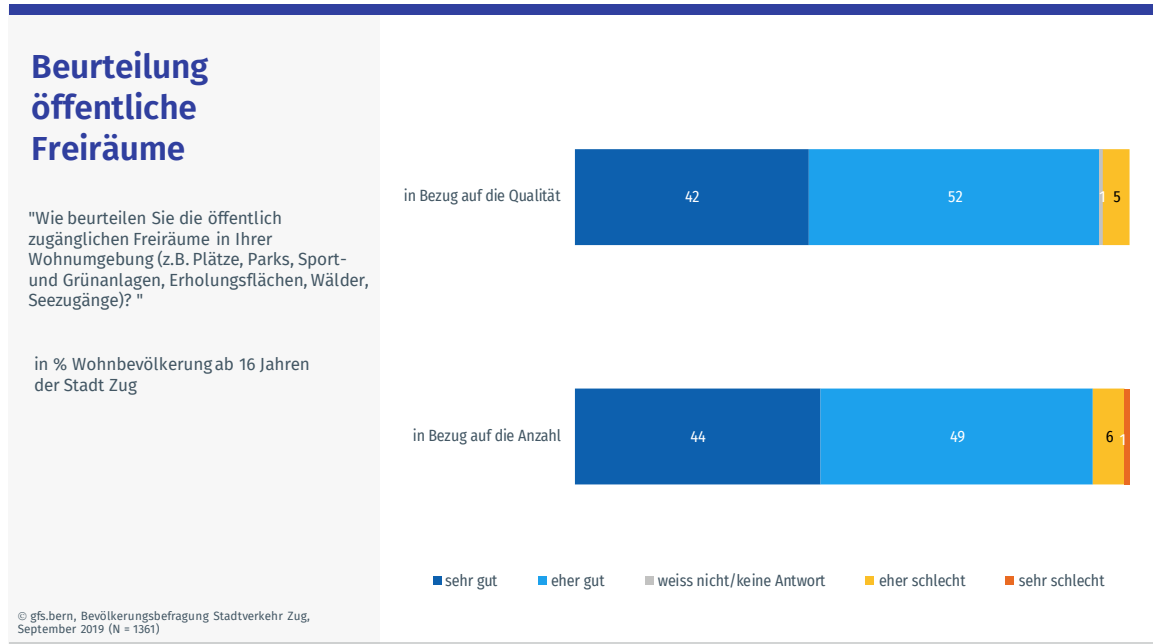


Im Städtevergleich gehört die Stadt Zug zu den Orten mit einer ausgeprägten Zufriedenheit, wie Basel, Bern, St. Gallen oder Zürich. Mit mehr als einem Viertel "sehr" Zufriedener platziert sich Zug vor den übrigen teilnehmenden Städten in dieser Kategorie.

Die Qualität des öffentlichen Verkehrs ist für die Einwohnerinnen und Einwohner der Hauptgrund für die Zufriedenheit. So lobt man neben dem guten ÖV-Netz den Fahrplankontakt oder die Pünktlichkeit. Im oberen Drittel der Hauptgründe finden sich auch die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr, die positiv beurteilt werden. Bezüge zum Veloverkehr werden vereinzelt hergestellt, sind aber nicht die ausschlaggebenden Elemente für die hohe Zufriedenheit.

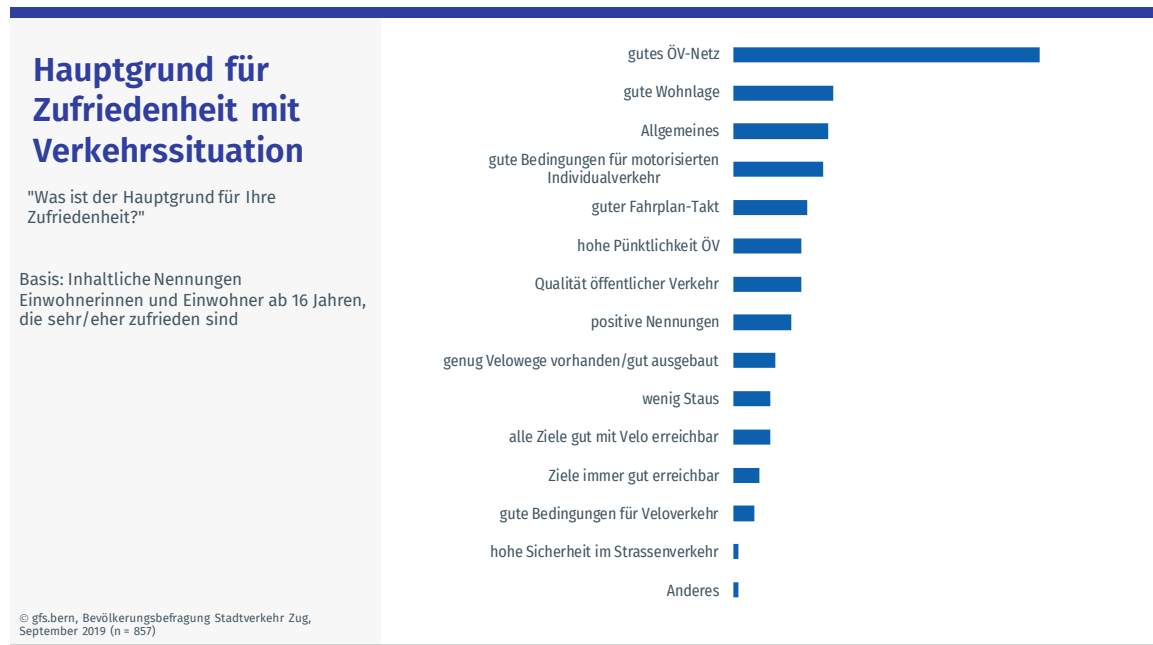
Die öffentlichen Freiräume in der Stadt Zug werden sowohl in Bezug auf die Anzahl als auch die Qualität durchwegs positiv beurteilt:

Grafik 12



94 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sind zufrieden mit der Qualität der öffentlichen Plätze in der Wohnumgebung, 93 Prozent halten die Anzahl der Freiräume für angemessen. Kritik an den öffentlichen Räumen findet sich praktisch keine und in allen Nutzergruppen ist diese positive Beurteilung umfassend.

Grafik 13



Verkehrsüberlastungen sind mit Abstand der wichtigste Grund für eine negative Bewertung der Verkehrssituation. Die Einwohnerinnen und Einwohner erleben solche Überlastungen insbesondere zu Stosszeiten. Kritik gibt es auch an häufigen Staus und mangelnden Parkplätzen. Im Mittelfeld der Begründungen findet sich Kritik an der Verkehrsführung oder den Fahrplänen im öffentlichen Verkehr. An verschiedenen Stellen wird die

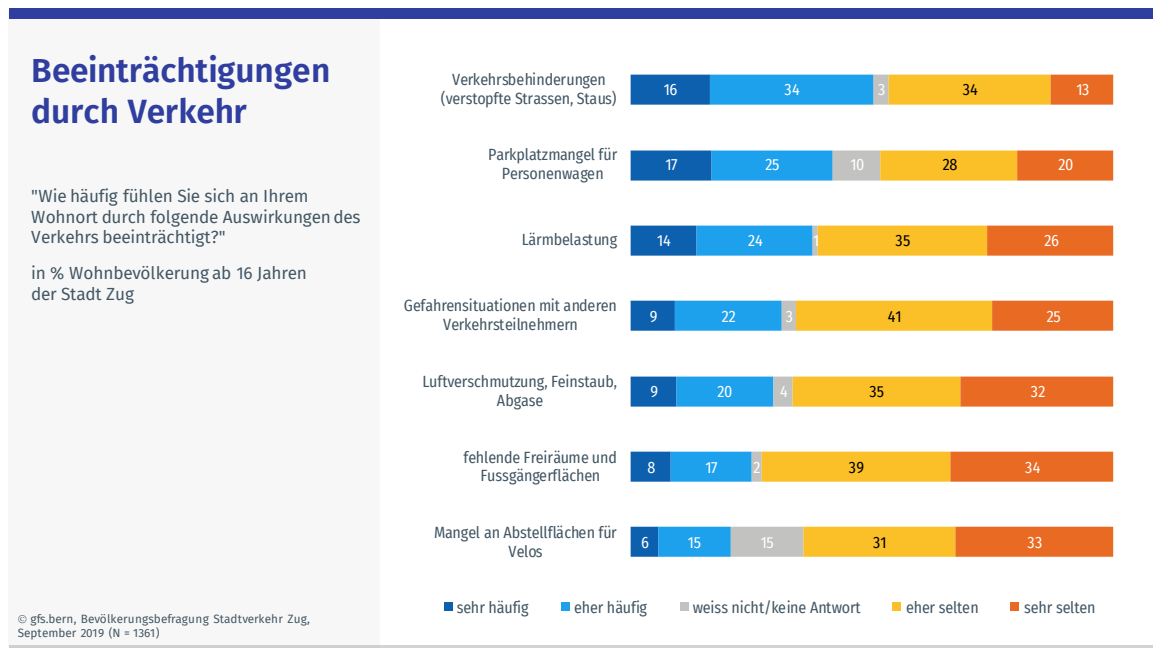
Sicherheit im Strassenverkehr bemängelt, sowohl allgemein als auch in Bezug auf den Veloverkehr. Vereinzelt nimmt die Bevölkerung eine Gefährdung von Fussgängerinnen und Fussgängern durch E-Bikes oder (E-)Trotinetts wahr.

Grafik 14



Trotz der hohen Zufriedenheit werden auch von der Bevölkerung der Stadt Zug Probleme wahrgenommen und adressiert. So erlebt die Hälfte der Befragten regelmässig Verkehrsbehinderungen. 42 Prozent der Bevölkerung bemängeln, dass sie häufig keinen Parkplatz finden. Emissionen wie Lärm und Verschmutzung, Gefahrensituationen und ein Mangel an Fussgängerflächen sind für eine Mehrheit der Bevölkerung nicht regelmässiger Bestandteil der Alltagsmobilität.

Grafik 15



Überdurchschnittlich oft ist der Autoverkehr von Verkehrsbehinderungen betroffen (56% der Autofahrerinnen und Autofahrer). Bei den Velofahrerinnen und Velofahrern

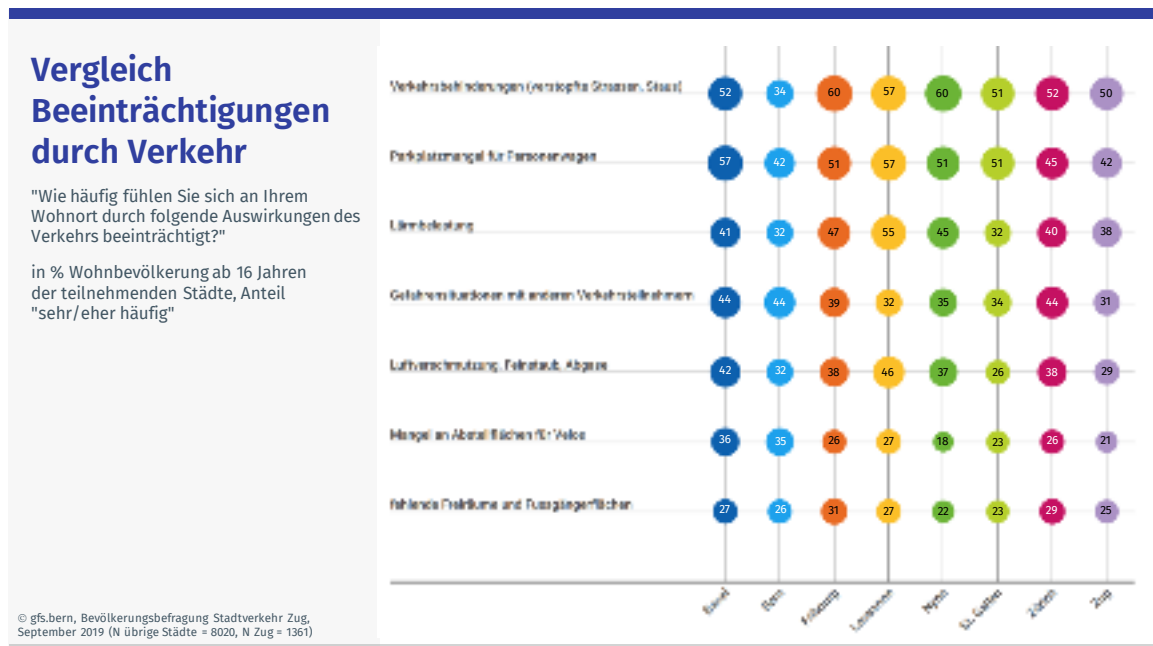
sind es 51 Prozent, die Wahrnehmung von E-Bike-Nutzenden liegt sogar bei 65 Prozent. Der öffentliche Verkehr ist davon etwas weniger stark betroffen (44% sehr oder eher häufig). Die Verkehrsbehinderungen sind bis zu einem gewissen Grad geografisch segmentiert, denn mehr als die Hälfte der Befragten (55%) mit Wohnsitz am Zugerberg sind betroffen, bei Einwohnerinnen und Einwohnern in der Ebene sind es knapp die Hälfte (49%).

Erwartungsgemäss ist die Problemsicht auf Parkplätze in der Gruppe der Autofahrerinnen und Autofahrer im Vergleich zur Gesamtbevölkerung stärker ausgeprägt (50%). Der öffentliche und Veloverkehr sowie Fussgängerinnen und Fussgänger sind zu mehr als einem Drittel davon betroffen. Die Wohnlage in Zug hat dagegen keinen Einfluss auf die Problematisierung der Parkplatzsituation, denn die Regionen Zugerberg und die Ebene unterscheiden sich dahingehend nicht.

Das Empfinden von Lärmbelastung wird vom Fortbewegungsmodus geprägt. Während Lärm nur für etwas mehr als ein Viertel der Autofahrerinnen und Autofahrer regelmässig ein Thema ist, fühlen sich Nutzende des öffentlichen Verkehrs sowie Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich stärker von Lärm betroffen (35% respektive 41%). Unter den Velofahrerinnen und Velofahrern gibt die Hälfte an, sehr oder eher häufig von Lärm betroffen zu sein.

Die geäusserte Kritik zu den vorgängig skizzierten Bereichen bewegt sich auf hohem Niveau, denn im Vergleich mit anderen Städten der Schweiz fällt die Problemsicht in vielen Bereichen geringer aus. Die am stärksten wahrgenommenen Probleme (Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel und Lärmbelastung) decken sich mit den anderen untersuchten Städten. Damit ist Zug nicht durch eine einzigartige Problemsicht gekennzeichnet, sondern teilt die gleichen Herausforderungen mit anderen Städten.

Grafik 16

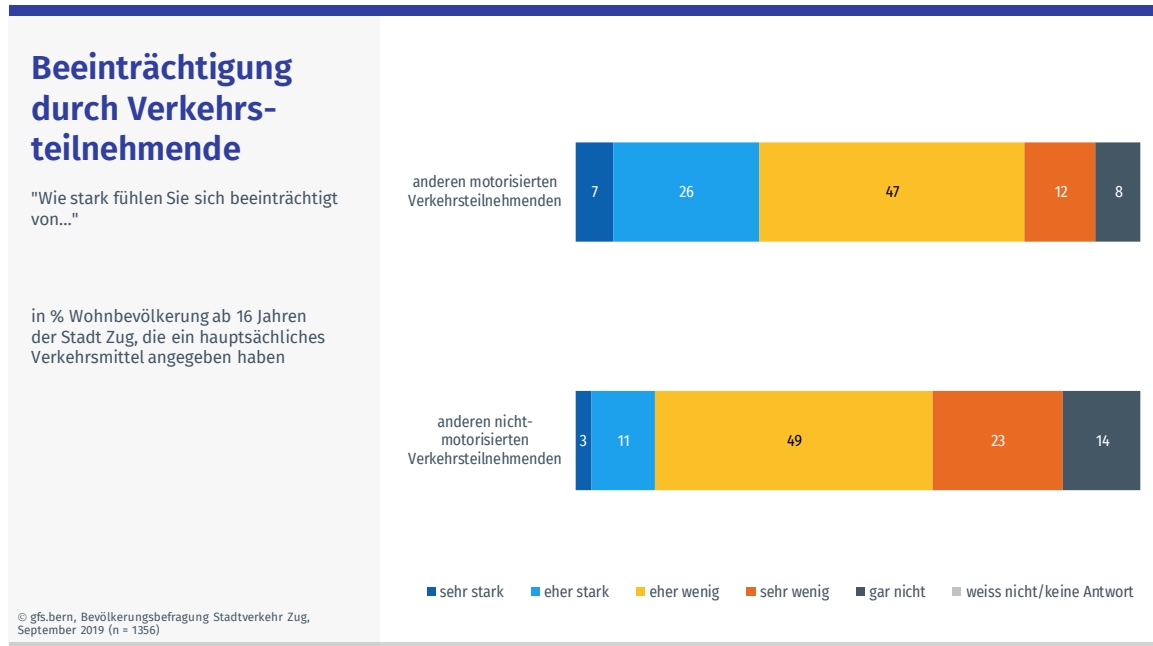


Die Wahrnehmung von Verkehrsbeeinträchtigungen spielt sich aus Bevölkerungssicht auf der Ebene des gesamten Verkehrssystems ab, direkte Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmende sind selten. Eine Mehrheit von 59 Prozent der Befragten gibt an,

nur selten von anderen motorisierten Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt zu werden. In Bezug auf den nicht-motorisierten Verkehr sind es sogar 72 Prozent, die kaum beeinträchtigt werden.

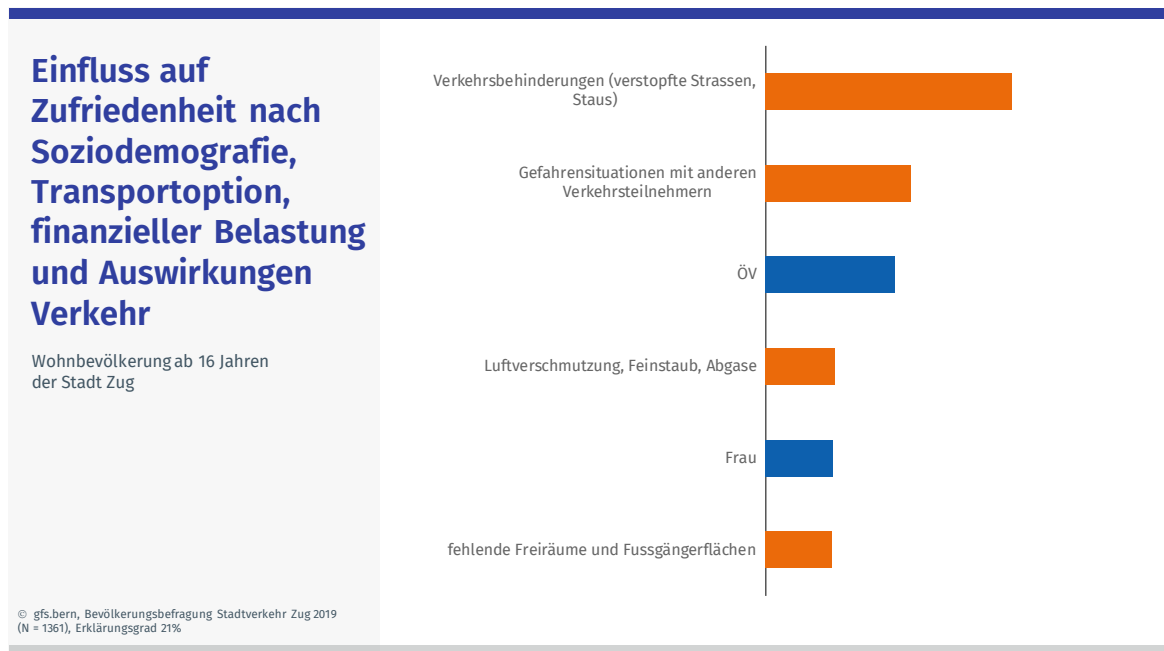
Eine beobachtbare Konfliktlinie verläuft zwischen den Velonutzenden und dem motorisierten Verkehr, denn fast die Hälfte der Velofahrenden fühlt sich sehr oder eher stark davon beeinträchtigt. Nutzende von E-Bikes sind davon ausgenommen, denn ihre Betroffenheit bewegt sich im Durchschnitt der Zuger Bevölkerung. Umgekehrt geben Autofahrerinnen und Autofahrer mit 22 Prozent öfter als übrige Verkehrsteilnehmende an, vom nicht-motorisierten Verkehr behindert zu werden.

Grafik 17



Ob die beschriebenen Alltagserfahrungen die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität in der Heimatstadt beeinflussen, wurde mithilfe einer Regressionsanalyse getestet. Dabei wurde die Zufriedenheit mit soziodemografischen Angaben, den gemachten Alltagserfahrungen und dem meistgenutzten Verkehrsmittel modelliert.

Grafik 18



Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Soziodemografie, häufigstes Verkehrsmittel und Auswirkungen durch den Verkehr) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Mobilität). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer hohen (blau) oder eher zu tiefen Zufriedenheit (orange) führt. Argumente, welche in der Grafik nicht erscheinen, haben keinen Einfluss.

Nicht alle erlebten Auswirkungen des Verkehrs im Alltag wirken sich negativ auf die Zufriedenheit aus. Von allen Erklärungsfaktoren haben Verkehrsbehinderungen den grössten negativen Einfluss auf die Zufriedenheit. Wer dieses Problem häufig erlebt, ist statistisch nachweislich weniger zufrieden. Das zweit- und drittgrösste Problem (Parkplatzmangel und Lärmbelastung) hat in der Gesamtbeurteilung keinen negativen Einfluss. Wer dafür Gefahrensituationen im Verkehr erlebt, ist weniger zufrieden. Die Bewertung ist auch schlechter, wenn man sich mehr Freiräume für Fussgänger wünscht oder Emissionen wie Luftverschmutzung, Feinstaub und Abgase kritisiert. Der Effekt dieser Auswirkungen auf die Zufriedenheit ist aber klein.

Wer mit dem ÖV unterwegs ist, ist im Durchschnitt zufriedener mit der Mobilitätssituation als andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, ebenfalls sind Frauen häufiger zufrieden als Männer.

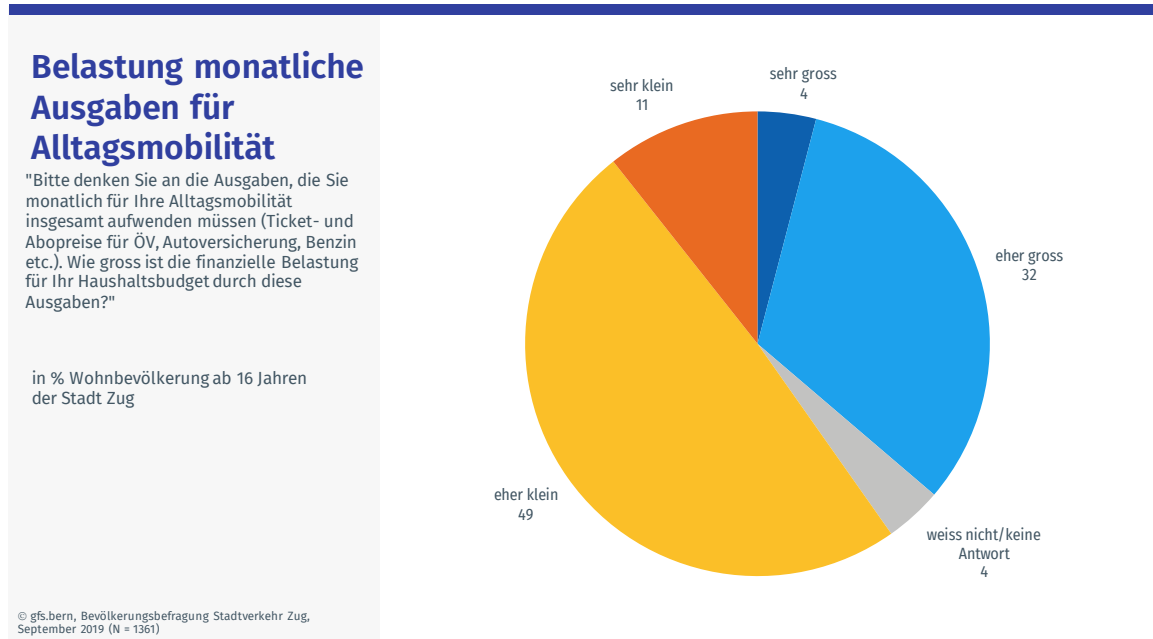
3.3 Finanzielle Ressourcenverteilung in der Verkehrspolitik



- Die finanzielle Belastung der Zuger Bevölkerung durch Alltagsmobilität wird im Städtevergleich als tiefer empfunden. Dennoch sind die Ausgaben für mehr als ein Drittel belastend. Junge sind davon stärker betroffen. Mit der Verkehrssituation unzufriedene Bevölkerungsteile sowie Autofahrerinnen und Autofahrer fühlen sich überdurchschnittlich zur Kasse gebeten.
- In Bezug auf verkehrspolitische Massnahmen möchte die Bevölkerung die Ressourcen zugunsten der Aufenthaltsqualität in der Stadt und des Veloverkehrs stärker fördern. Massnahmen für den motorisierten Verkehr würde man nicht priorisieren. Der Unterhalt des Strassennetzes ist der Bevölkerung sehr wichtig.

60 Prozent der Befragten sehen ihre Haushaltskasse mit Ausgaben für Alltagsmobilität nicht gravierend belastet, für mehr als ein Drittel der Befragten sind die Ausgaben für Mobilität aber problematisch. Damit ist finanzielle Belastung in der Stadt Zug weniger spürbar als in den 2018 untersuchten Städten. Dort lag der Durchschnitt bei 50 Prozent, die ihre Ausgaben als sehr oder eher gross beurteilt haben.

Grafik 19



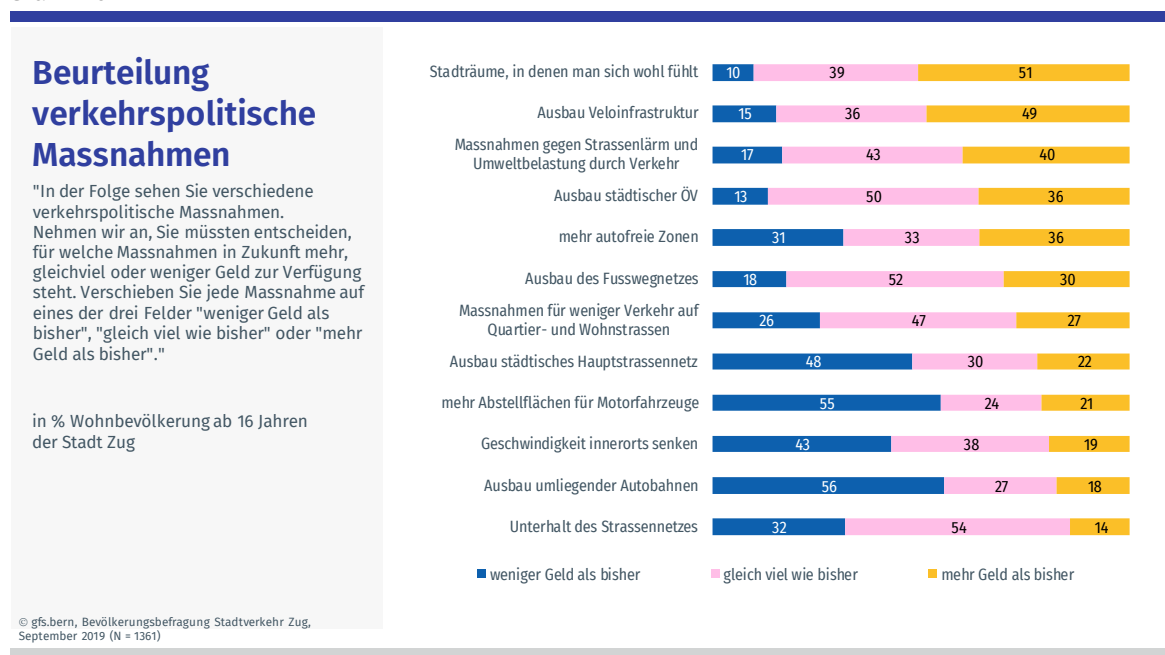
Im Detail zeigen sich die zu erwartenden soziodemografischen Effekte, denn Personen unter 40 Jahren fühlen sich stärker belastet als ältere (41%) und mit steigendem Einkommen sinkt die finanzielle Belastung. Wer mit der generellen Verkehrssituation unzufrieden ist, ist kostensensitiver. Sehr Unzufriedene geben zu 44 Prozent an, sehr oder eher stark finanziell mit den Kosten für Mobilität belastet zu sein. Hochgradig zufriedene Personen schätzen die Ausgaben nur zu 32 Prozent als gross ein. Nach Verkehrsmittel betrachtet, ist die Kostensensitivität unter Autofahrenden und Nutzenden des öffentlichen Verkehrs (40% respektive 45%) am grössten. Wer mit dem Velo fährt oder zu Fuss unterwegs ist, schätzt seine Kosten als weniger belastend ein (28% respektive 32%).

Versetzen sich die Befragten in die Rolle des Parlaments, würden sie das künftige Budget für die Aufenthaltsqualität und den Ausbau der Veloinfrastruktur tendenziell erhöhen. Mehr als die Hälfte der Befragten würde für die Gestaltung der Stadträume mehr als heute ausgeben, bezüglich der Veloinfrastruktur sind es 49 Prozent. Ein leichtes Mehr an finanziellen Mitteln wünscht man auch in Bezug auf autofreie Zonen.

Zu den Massnahmen, bei denen die meisten Befragten die Mittel auf dem heutigen Level belassen würden, gehören der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Fusswege und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren.

Ein tendenzieller Sparwunsch besteht bei Massnahmen zugunsten des motorisierten Verkehrs. Am stärksten würden die Mittel für den Ausbau umliegender Autobahnen und Parkflächen reduziert. Die Erhaltung des heutigen Strassennetzes ist der Bevölkerung aber wichtig und der grösste Anteil will auch in Zukunft gleich viele Mittel investieren (54%). Hier besteht ein Schulterchluss zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, denn auch die ÖV-Nutzenden, Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger sprechen sich zum Grossteil für die gleichen Investitionen in den Strassenunterhalt aus.

Grafik 20



Basierend auf den Präferenzen zu verkehrspolitischen Massnahmen lässt sich die Bevölkerung in vier Gruppen unterteilen. Die Einteilung wurde mit Hilfe einer Clusteranalyse vorgenommen, bei der die Befragten aufgrund der Ähnlichkeit ihres Antwortverhaltens gruppiert werden.

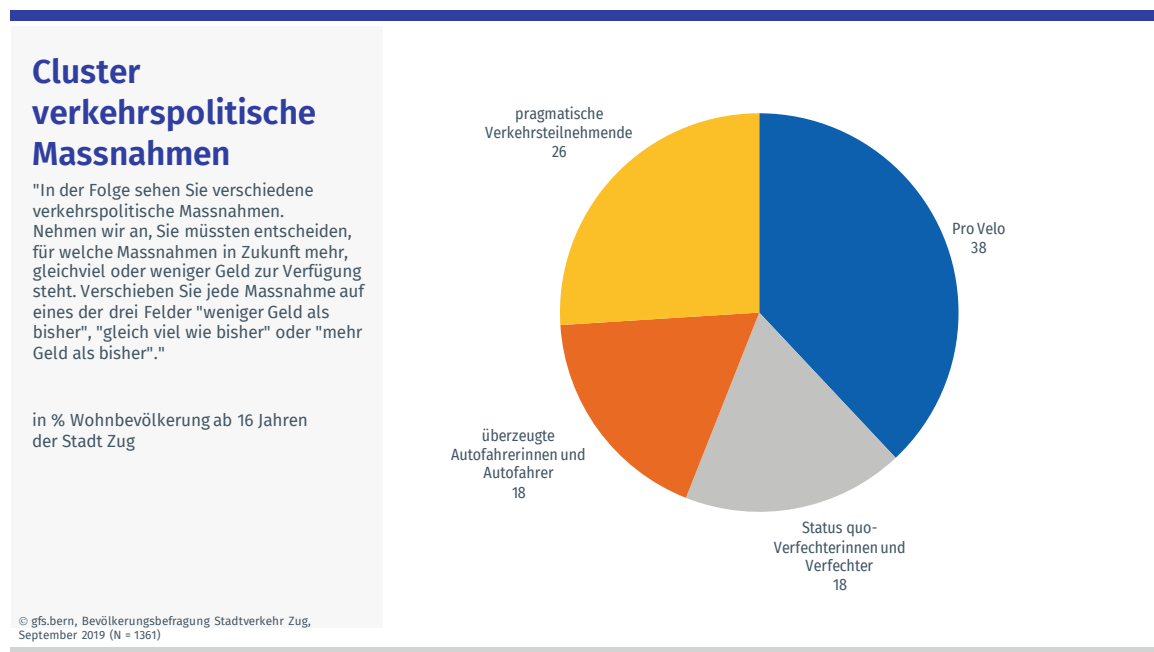
38 Prozent der Bevölkerung haben eine Affinität zum Veloverkehr. Diese "Pro Velo"-Gruppe wünscht sich mehr Mittel für den Ausbau der Veloinfrastruktur und autofreie Zonen. Für sämtliche Massnahmen zugunsten des motorisierten Verkehrs würde man weniger Mittel als heute zur Verfügung stellen. Zu dieser Gruppe gehören nicht nur Velofahrerinnen und Velofahrer, sondern zu einem grossen Teil auch Personen, die hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr fahren. Das liefert einen Hinweis dafür, dass viele Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs auch auf das Velo umsteigen würden.

Die zweite Gruppe (18% der Befragten) ist mit dem Status quo zufrieden und würde in allen verkehrspolitischen Bereichen das gleiche Budget wie heute zur Verfügung stellen. Diese Gruppe besteht zum grössten Teil aus Autofahrerinnen und Autofahrern und Nutzenden des öffentlichen Verkehrs.

Die dritte Gruppe bilden überzeugte Autofahrerinnen und Autofahrer. Für sie steht ein Ausbau der Parkflächen und des Hauptstrassennetzes im Vordergrund. Für Geschwindigkeitsbegrenzungen und autofreie Zonen sollen aus ihrer Sicht künftig weniger Mittel zur Verfügung stehen. Alle anderen Massnahmen erhalten das gleiche Budget wie bisher.

Mehr als ein Viertel der Bevölkerung ist in ihrem Ausgabeverhalten pragmatisch. Autofahrerinnen und Autofahrer, Nutzende des öffentlichen Verkehrs und Velofahrerinnen und Velofahrer sind in dieser Gruppe zu relevanten Anteilen vertreten. Einerseits möchte man mehr in die Veloinfrastruktur und den städtischen öffentlichen Verkehr investieren, andererseits will man für Parkplätze weniger Mittel zur Verfügung stellen, aber auch weniger Geld für Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgeben. Damit ist jede der drei grossen Nutzergruppen (ÖV, Auto und Velo) berücksichtigt, auch wenn beim motorisierten Verkehr eher der Status quo als ein Ausbau im Vordergrund steht. Die Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen ist dieser Gruppe wichtig und man möchte dafür mehr als heute ausgeben.

Grafik 21



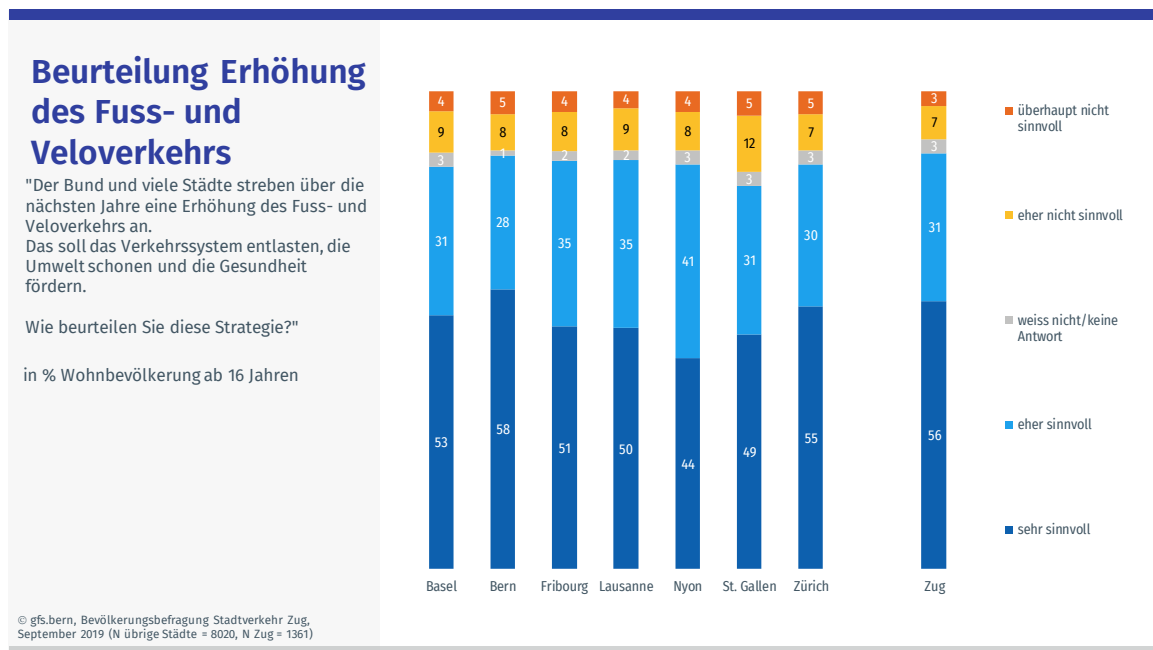
3.4 Beurteilung der Ausgestaltung des Fuss- und Langsamverkehrs



- Eine Erhöhung des Fuss- und Langsamverkehrs wird von der Mehrheit der Bevölkerung gutgeheissen, insbesondere von betroffenen Gruppen wie dem Fuss- und Veloverkehr.
- Begegnungszonen stossen in diesem Zusammenhang auf breite Akzeptanz und werden sowohl vom Fuss- und Veloverkehr wie auch von Autofahrerinnen und Autofahrern mehrheitlich befürwortet.
- Insgesamt tendiert die Bevölkerung in die Richtung einer Stadt mit möglichst vielen Freiräumen ohne Verkehr. Diese Präferenz wurde in vergleichbarer Stärke auch in den Städten der Mobilitätsbefragung 2018 beobachtet.

Die Entlastung des Verkehrssystems durch eine Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs ist aus Sicht der Stadtzuger Bevölkerung eine sinnvolle Strategie. 87 Prozent der Bevölkerung sind damit einverstanden, mehr als die Hälfte der Befragten sogar ausdrücklich (56%).

Grafik 22

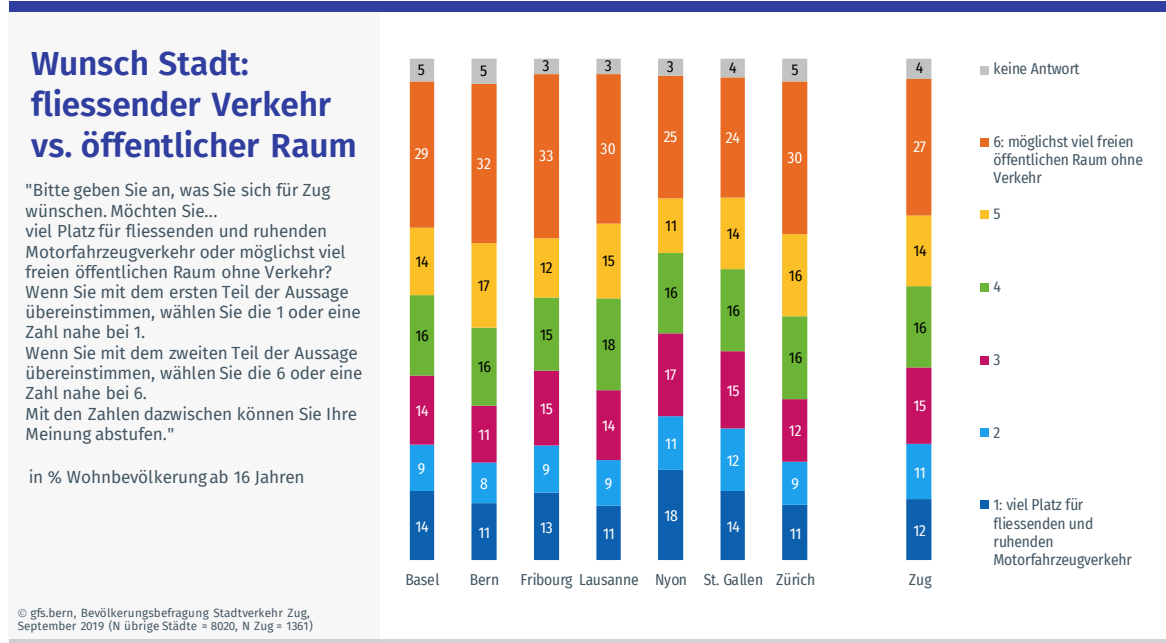


Dieser Lösungsansatz ist auch für Personen, die mit der aktuellen Verkehrssituation unzufrieden sind, eine denkbare Alternative, denn die Zustimmung ist auch in dieser Personengruppe mehrheitlich. Die Zustimmung ist bei Velofahrerinnen und Velofahrern sowie Fussgängern besonders hoch (96% respektive 87%). Die Strategie spricht aber auch andere Verkehrsteilnehmer mit grosser Mehrheit an (Autoverkehr: 77%, ÖV-Nutzende: 90%).

Die Präferenz der Bevölkerung in Zug geht stärker in Richtung von mehr Freiräumen ganz ohne Verkehr, denn 41 Prozent positionieren sich auf einer Skala von 1 bis 6 nahe am Pol "möglichst viel freien Raum ohne Verkehr". Zugunsten von möglichst viel Platz

für den motorisierten Verkehr sprechen sich etwas weniger als ein Viertel der Bevölkerung aus (Ausprägungen 1 und 2 addiert). 31 Prozent der Befragten nehmen eine tendenzielle Position in die eine oder andere Richtung ein.

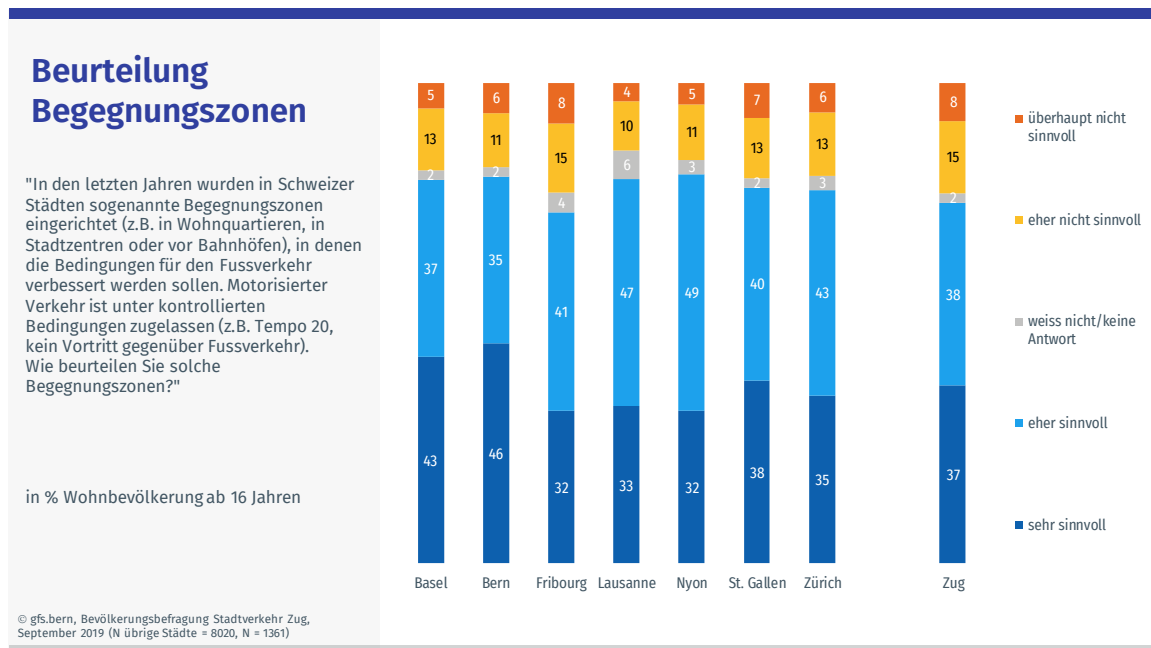
Grafik 23



Dieses Beurteilungsmuster deckt sich mit den Städten der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2018. Dort waren 43 Prozent der Bevölkerung für möglichst viel freien öffentlichen Raum ohne Verkehr. Die Präferenz wird dabei stark davon beeinflusst, wie man sich hauptsächlich fortbewegt. Autofahrerinnen und Autofahrer mehr Platz für den motorisierten Verkehr (39%), während sich Velofahrende und Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs besonders viele Freiräume ohne Verkehr wünschen (57% respektive 51%). Fussgängerinnen und Fussgänger tendieren ebenfalls grösstenteils zu mehr Freiräumen (43%).

Zum generellen Wunsch der Bevölkerung nach mehr verkehrsfreien Räumen passt es, dass die Akzeptanz von Begegnungszonen in der Stadt Zug sehr hoch ist. 75 Prozent der Befragten finden solche Zonen sinnvoll. Die Sympathie für Begegnungszonen wurde auf vergleichbarem Niveau auch in den Städten der Mobilitätsbefragung 2018 gemessen (78%). Dort war überdies die Bevölkerung der "Autostadt" Nyon besonders stark für die Einrichtung solcher Zonen (81%).

Grafik 24



Begegnungszonen stossen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel im Alltag auf grosse Zustimmung, denn auch Autofahrerinnen und Autofahrer halten sie zu 70 Prozent für sinnvoll. Der Fuss- und Veloverkehr sowie die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs heissen Begegnungszonen mit Werten zwischen 75 und 79 Prozent gut.

3.5 Nutzung und Beurteilung von Shared Mobility

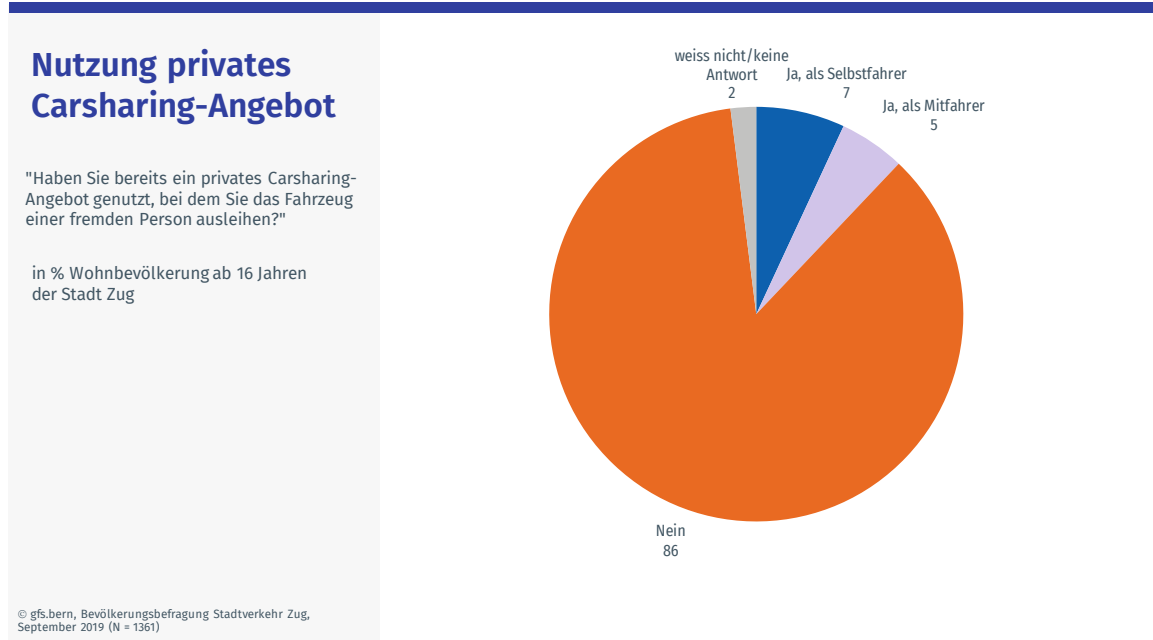


- Privates Carsharing ist in Zug noch eine Randerscheinung, denn erst etwas mehr als ein Zehntel haben damit bereits Erfahrungen gemacht. Etwas mehr als ein Drittel der Autobesitzerinnen und Autobesitzer kann sich aber vorstellen, das eigene Fahrzeug auf einer entsprechenden Plattform anzubieten. Hemmnisse bei der Nutzung bestehen aufgrund von fehlender Information, vorhandener Alternativen oder weil man ungern die Mobilität durch das eigene Auto einschränken will.
- Velo- oder E-Scooter-Angebote sprechen besonders eine jüngere Zielgruppe und Personen an, die hauptsächlich mit dem (eigenen) Velo unterwegs sind. Eine flächendeckende Nutzung besteht aber noch nicht, denn 73 Prozent der Befragten haben damit keine Erfahrung gemacht.
- In der Ausgestaltung solcher Angebote wünscht sich die Bevölkerung lieber stationsgebundene Velos oder E-Scooter. Zwar erkennen die Befragten Vorteile wie schnelle Verfügbarkeit und Entlastung des Verkehrs an, man nimmt aber Schäden am Ortsbild und Gefahren für Fussgängerinnen und Fussgänger durch überall abgestellte Velos und Scooter wahr.

Berührungspunkte mit privatem Carsharing sind in der Stadt Zug selten, denn nur eine Minderheit hat damit bisher Erfahrungen gemacht (12%). Aufgeschlüsselt nach Merkmalsgruppen gibt es keine Gruppe, die sich durch eine überdurchschnittliche Nutzung

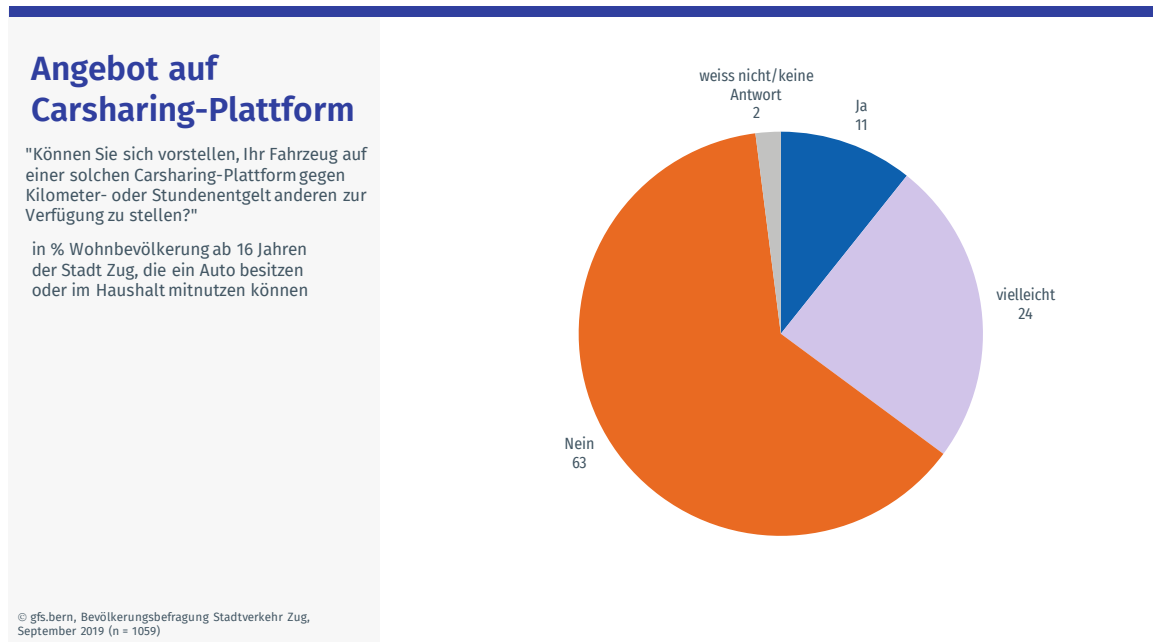
auszeichnet. Insofern handelt es sich bei privatem Carsharing in der Stadt Zug wie in anderen Städten der Schweiz noch um eine Randerscheinung. Im Städtevergleich lag die Nutzungsquote bei 13 Prozent, die ein solches Angebot bisher in Anspruch genommen haben.

Grafik 25



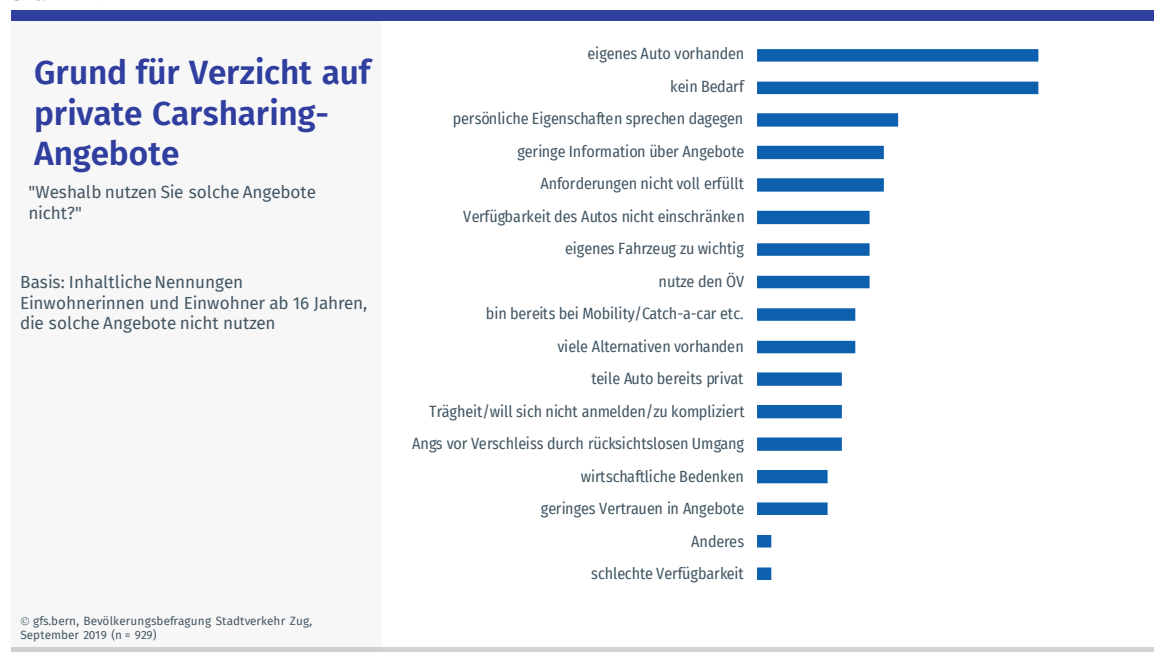
Das Potenzial für entsprechende Plattformen ist aber vorhanden, denn etwas mehr als ein Drittel der Autobesitzerinnen und Autobesitzer in Zug kann sich vorstellen, das eigene Fahrzeug gegen Entgelt anderen auszuleihen. Auch in diesem Punkt ist die Bereitschaft in Zug vergleichbar mit der 2018 durchgeführten Studie in sieben Schweizer Städten (39%).

Grafik 26



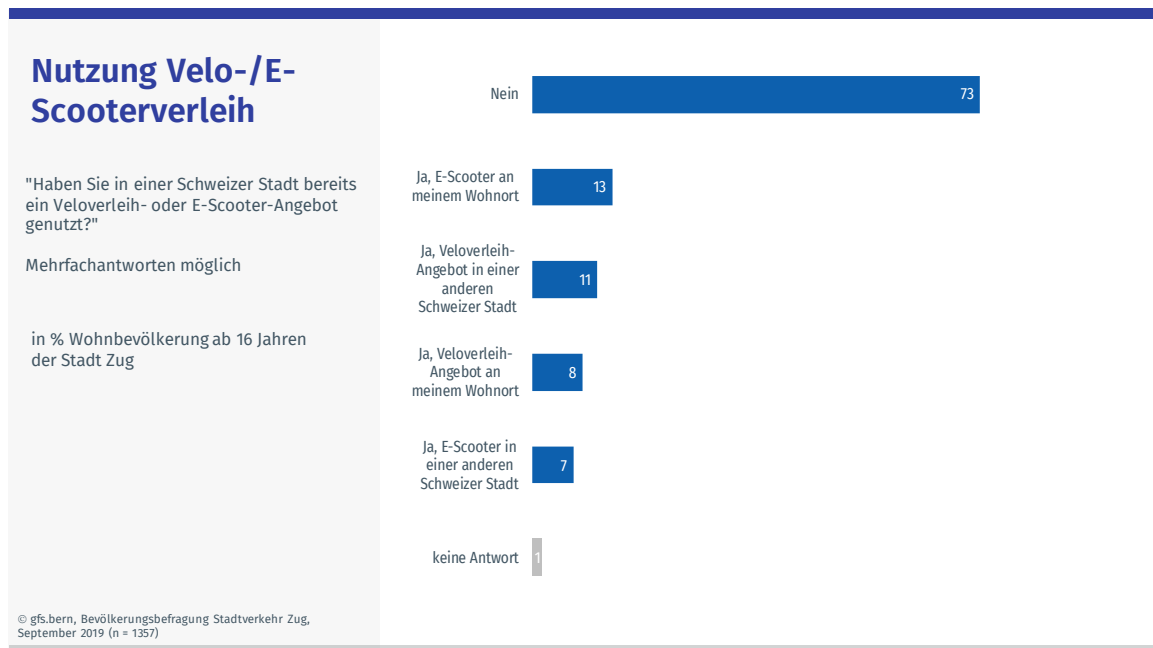
Auf entsprechende Angebote verzichtet man in erster Linie aus Bedarfsgründen. Entweder ist ein eigenes Auto vorhanden oder man möchte die eigene Mobilität mit dem Auto nicht einschränken. Eine zweite Gruppe von Begründungen bezieht sich auf fehlende Informationen rund um die Angebote oder dass zu wenig über die ausleihende Person bekannt ist. So besteht häufig auch Angst vor Schäden oder Verschleiss am eigenen Fahrzeug. Vorhandene Alternativen, vom ÖV bis hin zu kommerziellen Anbietern wie Mobility oder Catch-a-car, schränken die Attraktivität zusätzlich ein.

Grafik 27



Wenig Nutzung erfahren auch Velo- oder E-Scooterverleih-Angebote. Eine Mehrheit von 73 Prozent hat solche Angebote noch nicht ausprobiert. E-Scooter werden in Zug häufiger genutzt als Velos (13% vs. 8%). Wenn man ein Leihvelo nutzt, dann eher in einer anderen Schweizer Stadt (11%).

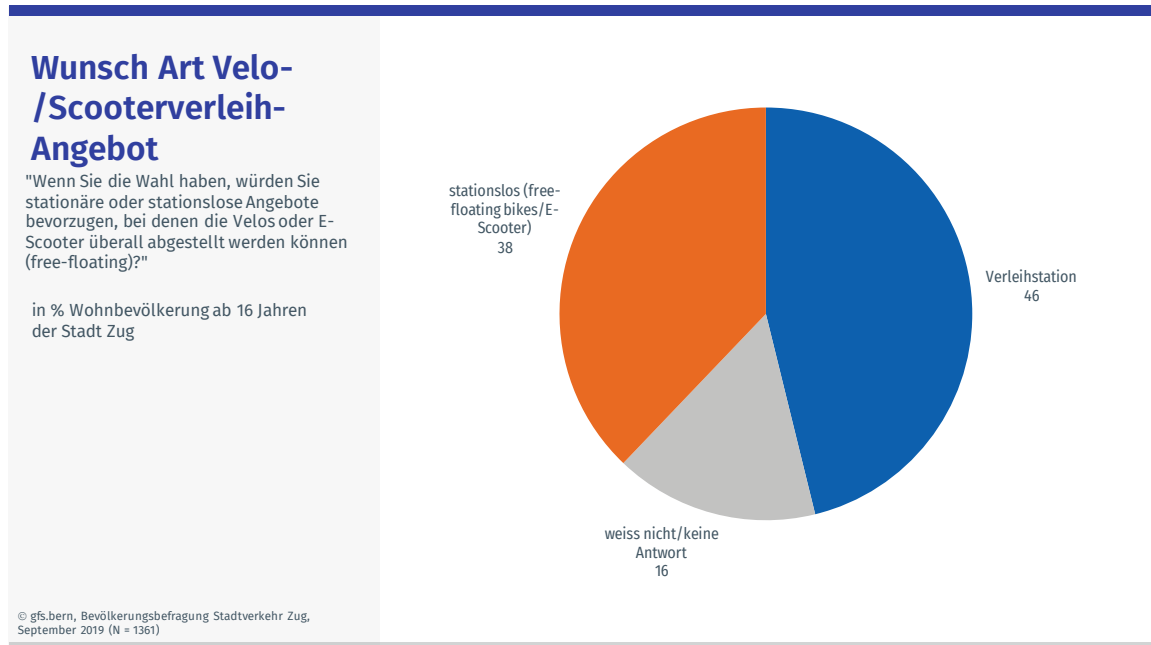
Grafik 28



Männer und Personen unter 40 Jahren nutzen solche Angebote etwas häufiger als der Durchschnitt. Interessanterweise sprechen solche Angebote überdurchschnittlich Personen an, die über ein eigenes Velo im Haushalt verfügen und hauptsächlich mit dem Velo unterwegs sind. Damit hat das Verleihangebot einen komplementären Charakter und man steigt auf ein Leihvelo um, wenn das eigene gerade nicht zur Hand ist. Nutzerinnen und Nutzer anderer Verkehrsmittel werden demgegenüber weniger erreicht.

Bei freier Auswahl der Art des Velo- oder Scooterleihs bevorzugt der grösste Teil der Befragten eine fest installierte Verleihstation, mehr als ein Drittel hält die free-floating-Alternative für besser. Damit ist die Präferenz für Verleihstationen statt überall abgestellter Velos in der Stadt Zug stärker ausgeprägt als in den Städten der Mobilitätsstudie. Damals sprach sich eine Mehrheit von 48 Prozent für stationslosen Veloverleih aus. Die Vergleichbarkeit ist aber nur beschränkt gegeben, da in der Stadt Zug neben Velos auch die relativ neuen E-Scooter-Angebote einbezogen wurden.

Grafik 29

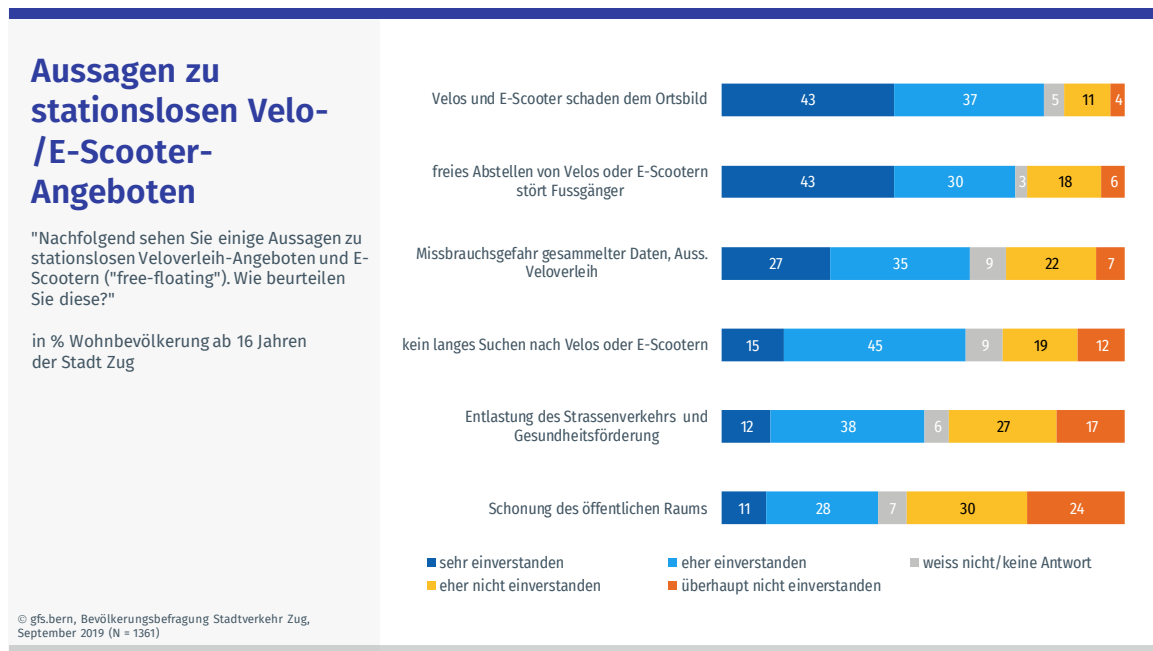


Free-floating-Angebote sprechen ein junges Publikum an, denn mehr als die Hälfte (55%) der Einwohnerinnen und Einwohner unter 40 Jahren bevorzugen stationslose Angebote. Velofahrerinnen und Velofahrer sind häufiger für Verleihstationen (50%), während sich Autofahrerinnen und Autofahrer stärker als der Durchschnitt mit free-floating bikes und E-Scootern anfreunden können (42%).

In Bezug auf die Vor- und Nachteile von stationslosen Velos und E-Scootern ist die Stadtzuger Bevölkerung gespalten. Einerseits sieht man in solchen Angeboten ein Mittel zur Entlastung des Strassenverkehrs und der Gesundheitsförderung (50% sehr oder eher einverstanden) und betont die gute Verfügbarkeit (60%). Andererseits nehmen die Befragten mehrheitlich einen Schaden am Ortsbild wahr (80%), sehen Behinderungen für Fussgängerinnen und Fussgänger (73%) und fürchten um ihre Datensicherheit (62%).

Die Beurteilungen der Vor- und Nachteile decken sich mit den Einschätzungen der Befragten der anderen Städte aus der Mobilitätsstudie 2018. In Zug sind die Vorbehalte beim Datenschutz aber stärker ausgeprägt, denn das Missbrauchspotenzial der Nutzerdaten wurde in den anderen Städten tiefer eingeschätzt (48%).

Grafik 30



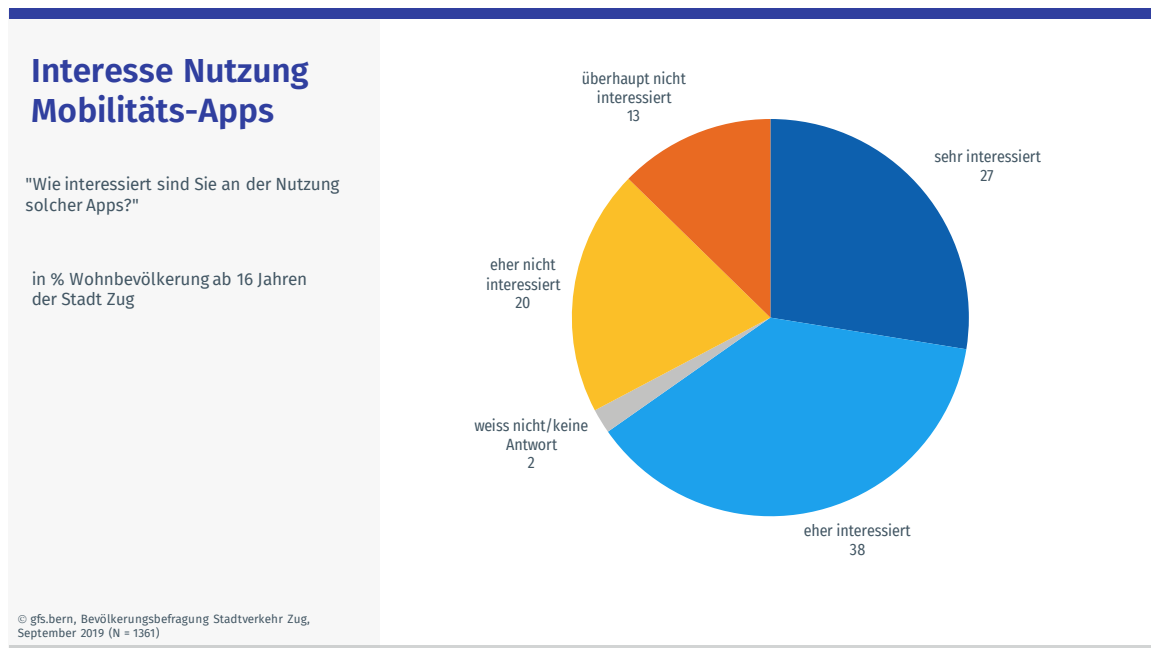
3.6 Beurteilung von Mobilitätsplattformen



- Applikationen für das Smartphone, die neben dem Bezug von Tickets auch die optimale Route und das beste Verkehrsmittel berechnen oder auf Verkehrsbehinderungen aufmerksam machen, sprechen einen Grossteil der Bevölkerung an. Das Potenzial wird von allen Nutzergruppen im Verkehr erkannt, besonders aufgeschlossen ist aber die jüngere Generation unter 40 Jahren.
- Gegenüber der Freigabe von Nutzerdaten für die Verkehrsplanung sind die Befragten skeptisch. Nur ein kleiner Teil der Befragten würde die eigenen Daten uneingeschränkt zur Verfügung stellen (28%). Mit dem Interesse an der Nutzung solcher Apps nimmt die Bereitschaft deutlich zu.

Die Grundstimmung der Bevölkerung der Stadt Zug gegenüber Mobilitäts-Apps, welche neben Ticketkauf auch Streckenoptimierungen und das beste Verkehrsmittel anzeigen, ist positiv. Fast zwei Drittel der Bevölkerung wäre an der Nutzung solcher Apps für das Smartphone interessiert.

Grafik 31



Mobilitäts-Apps sprechen insbesondere jüngere Nutzer an (16-39-Jährige: 74%), aber auch die Generation der über 65-Jährigen zeigt sich mit einem Anteil von 42 Prozent interessiert an der Technologie. Unabhängig vom Verkehrsmittel der Wahl würden solche Apps einen breiten Nutzerkreis finden, denn von Autofahrerinnen und Autofahrern bis zu Fussgängerinnen und Fussgängern liegt das Interesse bei über 60 Prozent der Befragten.

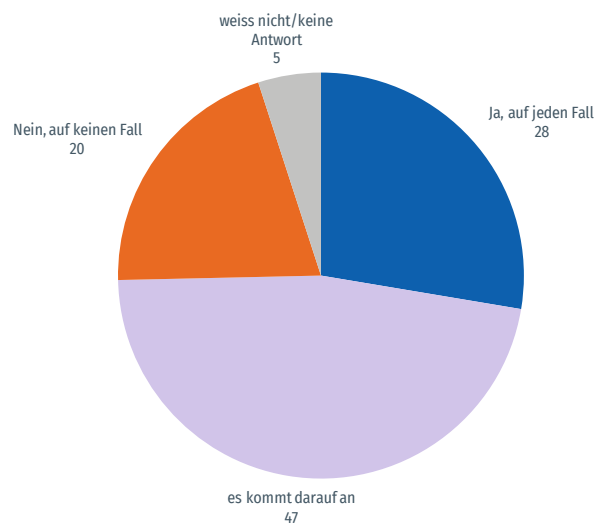
Vorbehalte bestehen aber beim Umgang mit den eigenen Nutzerdaten, denn man möchte die Daten nicht uneingeschränkt zur Verfügung stellen. Der grösste Anteil der Befragten möchte im Einzelfall abwägen können, ob die eigenen Daten für verkehrsplanerische Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Ausschlaggebend ist das Interesse: Wer sehr an der Nutzung interessiert ist, würde die eigenen Daten mehrheitlich für planerische Zwecke zur Verfügung stellen (57%). Wer dagegen gar nicht interessiert ist, würde auf die Weitergabe lieber verzichten (61% "Nein, auf keinen Fall").

Grafik 32

Freigabe Nutzerdaten für Verkehrsplanung

"Nutzerdaten von solchen Apps können helfen, das Angebot an Transportmöglichkeiten zu optimieren und an wichtigen Knotenpunkten den Verkehrsfluss zu verbessern. Wären Sie bereit, Ihre Nutzerdaten ausschliesslich für verkehrsplanerische Zwecke zur Verfügung zu stellen?"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zug



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr Zug, September 2019 (N = 1361)

3.7 Beurteilung Situation Durchgangsverkehr



- Angesichts der 2015 abgelehnten Tunnelvariante ist die beste Route für den Durchgangsverkehr aus Sicht der Bevölkerung die Aegeristrasse mit Tangente Zug/Baar (46%). Andere Varianten erhalten nur wenig Zuspruch. Wer sich für keine der vorgegebenen Optionen entscheiden kann, favorisiert nach wie vor eine Tunnellösung, aber auch diese Position ist mit einem Zehntel minderheitlich ausgeprägt.
- Das Stadtbild kann aus Sicht der Bevölkerung in einigen Punkten verbessert werden. Der Bundesplatz, die Bahnhofstrasse und die Region um den Postplatz kann aus Sicht der Befragten am ehesten durch mehr Stadtgrün aufgewertet werden. Bedingungen für den öffentlichen und Veloverkehr sind an der Grabenstrasse, Baarerstrasse und Bahnhofstrasse ein Thema. Eine Verbesserung für Fussgängerinnen und Fussgänger wird anteilmässig am stärksten am Kolinplatz gewünscht.

In Bezug auf den abgelehnten Tunnelbau in der Abstimmung vom 14. Juni 2015 gibt es eine klare Präferenz in der Bevölkerung, an welcher Stelle der Durchgangsverkehr das Stadtzentrum durchqueren soll. 46 Prozent der Befragten sind für die Verkehrsführung via Aegeristrasse und Tangente Zug/Baar. Andere Routen sind jeweils von maximal einem Zehntel der Bevölkerung gewünscht. Den geringsten Zuspruch erhält die Route über die Vorstadt/See.

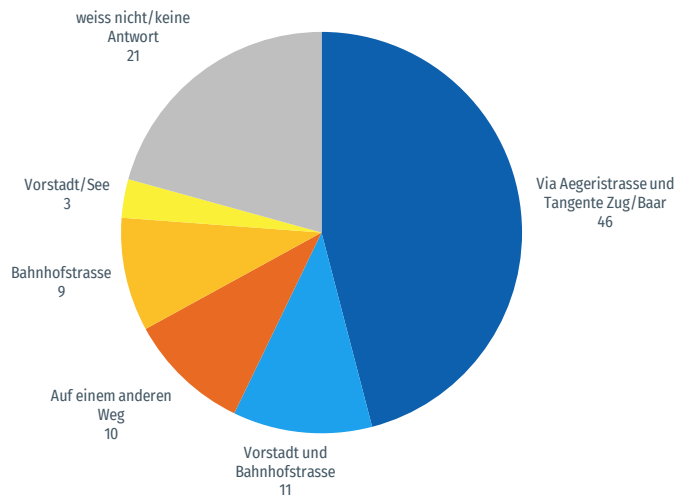
Grafik 33

Durchgangsverkehr im Stadtzentrum

"Mit der Ablehnung des Stadttunnels am 14. Juni 2015 hat das Zuger Stimmvolk entschieden, dass es keine Umfahrung des Stadtzentrums geben soll. Eine Nachbefragung im Auftrag der Baudirektion des Kantons Zug zeigte, dass der finanzielle Aspekt dabei ausschlaggebend war. Mehr als 60% der Gegnerschaft anerkannten die Vorteile für den Fuss- und Veloverkehr und über 50% waren der Meinung, dass das Projekt die Stadt vom Verkehr entlastet hätte. Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2011 zeigen, dass der Durchgangsverkehr im Stadtzentrum je nach Quell-/Zielgebiet mehr als die Hälfte ausmacht. Wo soll dieser Verkehr inskünftig das Stadtzentrum durchqueren?"

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Zug

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr Zug, September 2019 (N = 1361)



Als mögliche Alternativen kommt für jene, die sich für keine der angegebenen Varianten entscheiden konnten, in erster Linie ein Tunnel in Frage. Dabei kann sich der grösste Teil einen neuen Tunnelvorschlag vorstellen, oder wäre weiterhin für die damals abgelehnte Tunnelvariante. An dritter Stelle wünscht sich dieser Teil der Bevölkerung eine generelle Umfahrung. Eine Reduktion des Verkehrs oder exotische Lösungen wie eine Seeunterquerung werden nur vereinzelt genannt.

Grafik 34

Durchgangsverkehr im Stadtzentrum

"Mit der Ablehnung des Stadttunnels am 14. Juni 2015 hat das Zuger Stimmvolk entschieden, dass es keine Umfahrung des Stadtzentrums geben soll. Eine Nachbefragung im Auftrag der Baudirektion des Kantons Zug zeigte, dass der finanzielle Aspekt dabei ausschlaggebend war. Mehr als 60% der Gegnerschaft anerkannten die Vorteile für den Fuss- und Veloverkehr und über 50% waren der Meinung, dass das Projekt die Stadt vom Verkehr entlastet hätte. Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2011 zeigen, dass der Durchgangsverkehr im Stadtzentrum je nach Quell-/Zielgebiet mehr als die Hälfte ausmacht.

Wo soll dieser Verkehr inskünftig das Stadtzentrum durchqueren?"

Basis: Inhaltliche Nennungen Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren, die "Auf einem anderen Weg" angeben

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr Zug, September 2019 (n = 136)

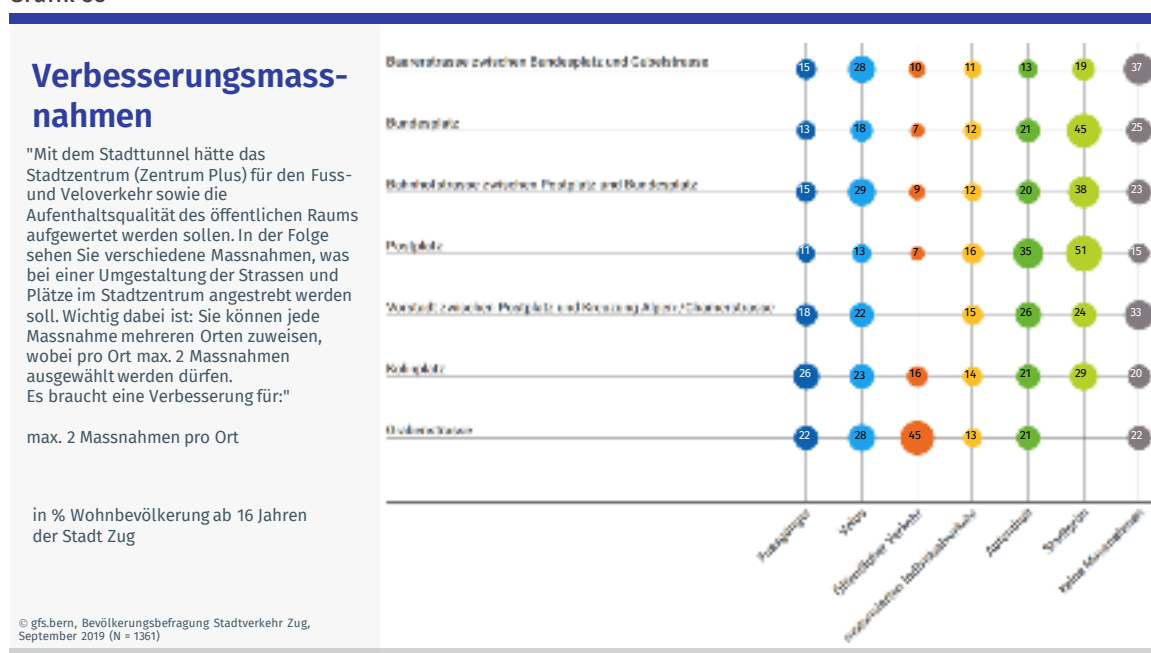


In Kapitel 3.2. wurde die hohe Zufriedenheit der Zuger Bevölkerung mit der Qualität und Anzahl der öffentlichen Plätze beschrieben. Dennoch können sich die Befragten bei den angegebenen Strassen und öffentlichen Plätzen Verbesserungsmassnahmen vorstellen.

Die Orte mit dem geringsten Verbesserungspotenzial sind aus Sicht der Bevölkerung die Baarerstrasse zwischen Bundesplatz und Gubelstrasse und die Vorstadt zwischen Postplatz und der Kreuzung Alpen-/Chamerstrasse. 37 Prozent respektive 33 Prozent der Befragten sehen an diesen Stellen keinen Verbesserungsbedarf. Angedachte Verbesserungen sieht man dort am ehesten für den Veloverkehr an der Baarerstrasse (28%) und bezüglich der Aufenthaltsqualität in der Vorstadt (26%). Den stärksten Verbesserungswunsch äussert die Bevölkerung beim Bundesplatz durch mehr Begrünung (45%). Mehr Stadtgrün wünscht eine Mehrheit der Befragten auch auf dem Postplatz (51%). Die Bahnhofstrasse zwischen Post- und Bundesplatz und der Kolinplatz könnten ebenfalls am stärksten durch mehr Begrünung aufgewertet werden.

In der Grabenstrasse liegt das grösste Potenzial in der Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr, z.B. Witterungsschutz oder bessere Zugänge zu den Haltestellen. Massnahmen für den motorisierten Verkehr geniessen keine Priorität, denn in diesem Bereich sind solche Massnahmen für jeweils weniger als ein Fünftel der Bevölkerung wichtig. Am Kolinplatz und bei der Grabenstrasse sind zwischen einem Fünftel und einem Viertel der Befragten für bessere Bedingungen für den Fussverkehr. Der Veloverkehr geniesst nach der Begrünung zweite Priorität an der Bahnhofstrasse zwischen Postplatz und Bundesplatz (29%).

Grafik 35



4 Synthese

Das Bewegungsprofil der Stadt Zug ist durch eine ausgeprägte Differenzierung gekennzeichnet, denn das Auto, der öffentliche Verkehr und das Velo werden nahezu gleich häufig als wichtigstes Verkehrsmittel genutzt. Damit hebt sich die Stadt Zug von den anderen Städten der Mobilitätsstudie ab dem Jahr 2018 ab. Dort kristallisierte sich nämlich die schwerpunktmässige Nutzung von ein bis zwei Verkehrsmitteln heraus.

Dadurch ist es typisch, dass die Verkehrssituation durch die eigene Mobilitäts-Brille betrachtet wird, denn die Beurteilung der Verkehrssituation und die Wünsche an die Politik werden stark davon beeinflusst, wie man sich fortbewegt. Dies zeigt sich auch in der Stadt Zug, es gibt aber durchaus einen Schulterschluss zwischen den verschiedenen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Verkehrs. So werden Begegnungszonen unabhängig vom eigenen Verkehrsmittel mehrheitlich gutgeheissen und die Erhaltung des hohen Ausbaustandards des Strassennetzes ist allen Nutzergruppen wichtig.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Stadt Zug ist ausgesprochen hoch. Die Hauptgründe dafür liegen in der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs und einer positiven Beurteilung der Bedingungen für den motorisierten Verkehr. Ein im Städtevergleich schweizweites Problem bezieht sich aber auf Verkehrsüberlastungen, die in Zug im Alltag regelmässig erlebt werden. Diese betreffen überdurchschnittlich den Autoverkehr und konzentrieren sich geografisch im Stadtinneren. Verkehrsüberlastungen führen nachweisbar zu einer tieferen Zufriedenheit. Emissionen wie Lärm, Luftverschmutzung oder Gefahrensituationen kommen im Städte-Benchmark in Zug weniger häufig vor.

Die Qualität der öffentlichen Plätze in Zug wird durchgehend als hoch bewertet, das Idealbild der eigenen Stadt geht aber noch weiter in Richtung möglichst vieler Freiräume ganz ohne Verkehr. Ein Schritt zu mehr Verkehrsberuhigung besteht aus Sicht der Befragten in Begegnungszonen und der Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs, denn beide Massnahmen werden mehrheitlich als sinnvoll erachtet. Zu diesem Idealbild passt es, dass man die Ressourcen für die Aufwertung von Stadträumen gegenüber dem heutigen Niveau eher erhöhen würde. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder der Verkehrsberuhigung in Quartieren wird aus Sicht der Befragten bereits heute ausreichend unternommen. Sparen würde man eher beim motorisierten Verkehr, der Unterhalt des Strassennetzes auf dem heutigen Niveau ist aber unbestritten.

Ob die Verbreitung von Veloverleih-Angeboten einen Beitrag in Richtung mehr Velos in den Städten leisten kann, ist zum aktuellen Zeitpunkt unklar. Erfahrungen mit solchen Angeboten sind in der Bevölkerung selten. Es wird überwiegend ein junges Publikum angesprochen und Personen, die ohnehin viel mit dem Velo unterwegs sind. E-Scooter sind aktuell beliebter als normale Velos. Eine starke Problemsicht besteht aber in Bezug auf das Ortsbild und mögliche Behinderungen von Fussgängerinnen und Fussgängern durch überall abgestellte Velos und E-Scooter. Daher überrascht es nicht, dass ein grösserer Teil der Bevölkerung Verleihangebote mit festen Stationen gegenüber free-floating Lösungen vorzieht.

Die Reduktion von Verkehrsüberlastungen ist das deutlichste Anliegen der Bevölkerung. Mobilitäts-Apps, die über den Ticketkauf hinausgehen, können dabei unterstützend

wirken. Die Bereitschaft zur Verwendung solcher Apps ist generationenübergreifend hoch. Dies setzt allerdings voraus, dass die Umsteigebereitschaft vom gewohnten Transportmittel gegeben ist. Aktuell lässt sich diese Flexibilität (Autofahrerinnen und Autofahrer steigen beispielsweise auf das Velo um) in der Freizeit beobachten.

Basierend auf der skizzierten guten Ausgangslage wünschen sich die Einwohnerinnen und Einwohner ihre Stadt, die den heutigen Ausbaustandard des öffentlichen Verkehrs und der Strassen in Zukunft hält. Gleichzeitig soll individuelle Mobilität zu Fuss oder mit dem Velo gefördert werden. Der motorisierte Individualverkehr behält seinen Stellenwert, im Zentrum soll es aber insgesamt grüner werden und mehr verkehrsfreie Räume geben. Durch die Nutzung mobiler Technologien, die eine intelligente Verkehrsführung erlauben, werden Verkehrsströme besser aneinander vorbeigeführt, damit es weniger Verkehrsbehinderungen gibt. Dadurch wird Mobilität individueller und komfortabler und es bietet sich für die Stadt Zug durch die Digitalisierung eine spannende Perspektive.

5 Anhang

5.1 gfs.bern-Team



URS BIERI

Co-Leiter, Politik- und Medienwissenschaftler, Executive MBA FH in strategischem Management, Lehrbeauftragter an der Kalaidos Fachhochschule

Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Integrierte Kommunikationsanalysen, Qualitative Methoden

Publikationen in Sammelbänden, Fachmagazinen, Tagespresse und im Internet



ALEXANDER FRIND

Junior-Projektleiter, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Gesellschaftsthemen, Medieninhaltsanalysen, Qualitative Methoden



JOSÉ KRESS

Projektassistent, Soziologe

Schwerpunkte:

Programmierung und Auswertung quantitative Projekte, Modellierungen, Visualisierungen, qualitative Datenanalyse, Lektorate



DANIEL BOHN

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Schwerpunkte:

Quantitative und qualitative Datenanalyse, Datenaufbereitung, Visualisierung

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
Postfach
CH – 3001 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

