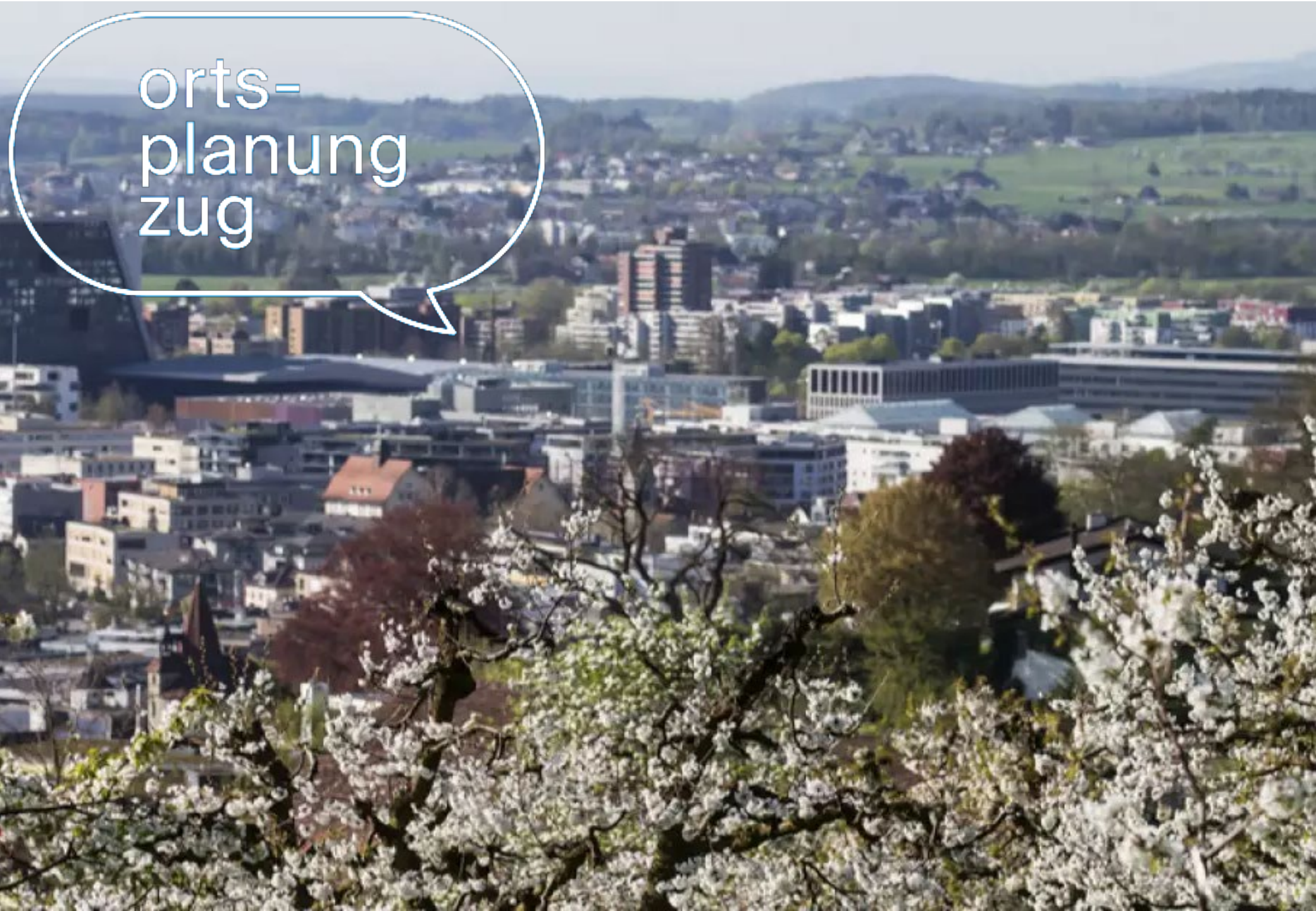


Revision der Zuger Ortsplanung

Resultate einer quantitativen Online-Befragung in der Bevölkerung
im Rahmen des Mitwirkungsprozesses

Stadt Zug | Baudepartement
Stadthaus | Gubelstrasse 22
6301 Zug

orts-
planung
zug



Ortsplanung Zug

Reden Sie jetzt mit!



www.mitwirken-zug.ch

@stadtzug

orts-
planung
zug



SUMMARY

Studiengrundlage

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie basieren auf den Meinungen und Antworten von 1'738 Personen, welche sich an der quantitativen Umfrage zur Revision der Zuger Ortsplanung beteiligten.

- 94% nahmen online an der Befragung teil, 6% haben die Fragen schriftlich beantwortet.

Studienteilnehmer

Die Mehrheit der Teilnehmenden wohnt in der Stadt Zug (83%) und 68% sind in der Stadt Zug stimmberechtigt.

- 17% der Befragten sind nicht in der Stadt Zug wohnhaft. Sie arbeiten in Zug, besuchen hier eine Ausbildungs- oder Weiterbildungsstätte oder kommen zum Einkaufen und in ihrer Freizeit nach Zug.

Die Interviewten sind multi-mobil in der Stadt Zug unterwegs.

- 73% sind in der Regel per Langsamverkehr (LV) in Zug unterwegs, 56% per öffentlichem Verkehr (öV) und 51% per motorisiertem Individualverkehr (mIV).
- Automobilisten und Motorradfahrer nutzen alternierend zu 71% auch den LV und zu 56% den öV.

Ergebnisse

1. Brüggli und Seeliken sind die zwei bevorzugten Grün- und Freiräume der Studienteilnehmer. Sie werden von 62% respektive 55% der Interviewten gerne besucht.
 - Der Landsgemeindeplatz ist der beliebteste Stadtplatz. Er wird von 84% gerne besucht.
 - Die drei beliebtesten Spielplätze sind Fröschenmatt, Rigiplatz und Siehbach.
2. Die Attraktivität der Grün- und Freiräume wird mit einem Mittelwert von 4.3 Punkten auf einer 6er-Skala eher durchschnittlich bewertet.
 - An den Grün- und Freiräume gefallen Begrünung, Ambiance und Sitzmöglichkeiten.
 - Gleichzeitig wünschen sich die Teilnehmenden noch mehr Grün sowie eine stärkere Belebung der öffentlichen Räume.
 - Explizit kritisiert wird das Littering sowie der Eindruck, die bestehenden Grün- und Freiräume seien übernutzt.

Ergebnisse

3. Der Vorschlag, die Naherholungsflächen entlang des Seeufers sowie der Bachläufe der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen sowie im Zentrumsbereich mit einer verkehrssarmen Vorstadt die dortigen Frei- und Naherholungsanlagen aufzuwerten, wird von 82% der Studienteilnehmenden begrüsst.
 - Am höchsten ist die Zustimmung bei jenen Befragten, die in Zug ohne mIV unterwegs sind (90%), auch unter den mIV-Nutzern ist die Zustimmung mit 74% hoch.
4. Ein Niedriggeschwindigkeitsregime im Zuger Zentrum befürworten 67% der Interviewten.
 - In allen soziodemografischen Gruppen wie auch unter allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern findet sich jeweils eine Mehrheit, die sich dafür ausspricht.
 - Bei den Automobilisten und Motorradfahrern (mIV) ist die Zustimmung zwar signifikant tiefer, aber mit 54% ist doch eine Mehrheit für Tempo 30 und Begegnungszonen in der Innenstadt.
5. Die Anliegen, Wünsche und Anregungen im Kontext der Umsetzung eines Niedriggeschwindigkeitsregimes sind vielfältig. Auf den kürzesten Nenner gebracht, sind folgende Punkte zu beachten:
 - Bei der Umsetzung müssen Fussgänger und Velofahrer im Fokus stehen.
 - Der Verkehrsfluss muss gesichert sein.
 - Die Zonen müssen klar signalisiert sein und die Tempo-Limiten sind durchzusetzen.
6. 64% der Interviewten unterstützen die Idee eines einfachen Stadttunnels.
 - Die Idee eines einfachen Zentrumsunnels findet in allen Bevölkerungsgruppen und bei allen Verkehrsteilnehmern eine Mehrheit.
7. Am bestehenden Zuger Velowegnetz wird primär die fehlende Durchgängigkeit und die Vermischung von Velo- und Fusswegen bemängelt. Letzteres ist auch Hauptkritikpunkt am heutigen Fusswegnetz.
 - Die fehlende Kompatibilität von Fahrradfahrern und Fussgängern respektive die Entflechtung dieser Verkehrsteilnehmer ist ein Anliegen, welches sich quer durch die Befragung zieht.

AUFGABENSTELLUNG UND STUDIENDESIGN

Die Revision der Ortsplanung der Stadt Zug zeigt auf, wie sich die Stadt räumlich weiterentwickeln soll. Im gemeinsamen Dialog mit der Bevölkerung und Interessengruppen aus Gesellschaft, Kultur, Politik und Wirtschaft wird über das Zug von morgen diskutiert.

Im Rahmen dieses Mitwirkungsprozesses wurden daher mit der vorliegenden Studie Einstellungen und Erwartungen der Stadt Zugerinnen und Zuger zu konkreten Ideen und Ansätzen zum künftigen Mobilitäts- und Freiraumkonzept abgeholt. Dies in Ergänzung zu in jüngerer Zeit bereits durch politische Prozesse gefestigte Aussagen (wie beispielsweise zu den Parkplätzen in der Altstadt rund um den Postplatz).

Grundlage der Studie bildet eine quantitative Erhebung in der Stadt/Gemeinde Zug respektive den an der Thematik interessierten Zielpersonen. Die Teilnahme erfolgte:

- online über die Mitwirkungs- und Informationsplattform www.ortsplanung-zug.ch (Deutsch und Englisch).
- schriftlich mittels Fragebogen, welcher vom 6. bis 30. April 2021 am Empfang im Stadthaus, in der Bibliothek und beim Sekretariat des Baudepartements bezogen werden konnte oder unter www.ortsplanung-zug.ch/mediathek als Download zur Verfügung stand.

Die Befragung wurde mittels Medienmitteilung in den lokalen Zeitungen, Plakaten in der Stadt Zug sowie Platzierung des Links auf der Webseite zur Ortsplanungsrevision inkl. Hinweisen auf den eigenen Social Media Plattformen beworben.

- Zusätzlich wurden 532 Interessierte (Datenbank der Stadt Zug zur Ortsplanung) persönlich per E-Mail über die Umfrage informiert und aufgefordert, daran teilzunehmen.
- 39 Interessengruppierungen (u.a. Quartiervereine, Parteien, Gewerbevereine, Sektionen Verkehr) wurden mittels Schreiben (Brief) zur Stellungnahme eingeladen, um eine konsolidierte Rückmeldung der Organisation zu erhalten; mit der Bitte, Mitglieder auf die Umfrage aufmerksam zu machen.
 - Die Ergebnisse der 4 eingegangenen Rückmeldungen werden im Anhang ausgewiesen.

Insgesamt nahmen 1'738 Personen an der Umfrage teil, wovon sich 1'641 Personen online und 97 Personen schriftlich an der Umfrage beteiligten.

- Die sehr erfreuliche Beteiligung erlaubt es, valide, verlässliche Aussagen über die Einstellungen und Bedürfnisse der interessierten Bevölkerung machen zu können.

Die hier vorliegenden Resultate repräsentieren die Meinungen der am Thema Ortsplanung Zug interessierten Bevölkerung. Die Erhebung basiert nicht auf einer Zufallsstichprobe, sondern auf einer freiwilligen Beteiligung.

- Die Erhebung ist im Sinne der klassischen Empirie nicht für die Gesamtbevölkerung repräsentativ.
- Durch die breite kommunikative Bekanntmachung ist sie jedoch repräsentativ für jenen Teil der Bevölkerung, der sich aktiv in die Entwicklung der Stadt Zug einbringen will.

Die hohe Zahl an Teilnehmenden, die ausgewogene Alters- und Geschlechterverteilung sowie der Fakt, dass alle Verkehrsteilnehmer (LV, öV und mIV) in der Stichprobe angemessen vertreten sind, unterstreicht die hohe Validität der Erhebung.

- Die Studie reflektiert das Stimmungsbild und die Anliegen der interessierten Bevölkerung, welche sich erfahrungsgemäss auch am politischen Prozess beteiligt. So gesehen hat die Studie eine hohe Aussagekraft.

Über das Total (n= 1'738) beträgt das Konfidenzintervall ± 2.35 Prozentpunkte (bei %-Werten) und ± 0.05 Punkte bei Mittelwerten auf der 6er-Skala.

- Das Konfidenzintervall gibt an, mit welcher Wahrscheinlichkeit der Wert auf das Universum zutrifft (95%ige Sicherheit). D.h. das Ergebnis liegt mit 95%iger Wahrscheinlichkeit innerhalb des vorliegenden Ergebnisses \pm Konfidenzintervall.

Vorbemerkung: Abkürzungen

Abkürzungen

Für eine einfachere Lesbarkeit werden folgende Abkürzungen für die Verkehrsteilnehmer verwendet:

- LV Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer, E-Bike, E-Trottinett)
- mIV motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad/Roller)
- öV öffentlicher Verkehr

Im Bericht verwendete Segmentsbezeichnungen

Frage: Wie sind Sie in der Regel in der Stadt unterwegs?

Bezeichnung	Anzahl	Beschreibung
▪ mit mIV	885	Personen, die in der Stadt Zug MIT Auto und/oder Motorrad unterwegs sind
▪ ohne mIV	853	Personen, die in der Stadt NICHT MIT Auto und/oder Motorrad unterwegs sind
▪ mit (e-) Velo	1'269	Personen, die in der Stadt MIT Fahrrad und/oder e-Bike unterwegs sind
▪ ohne (e-) Velo	469	Personen, die in der Stadt NICHT MIT Fahrrad und/oder e-Bike unterwegs sind
▪ mit öV	975	Personen, die in der Stadt öV nutzen
▪ ohne öV	763	Personen, die in der Stadt in der Regel den öV NICHT nutzen

DIE STUDIEN- TEILNEHMER

Die Studienteilnehmer

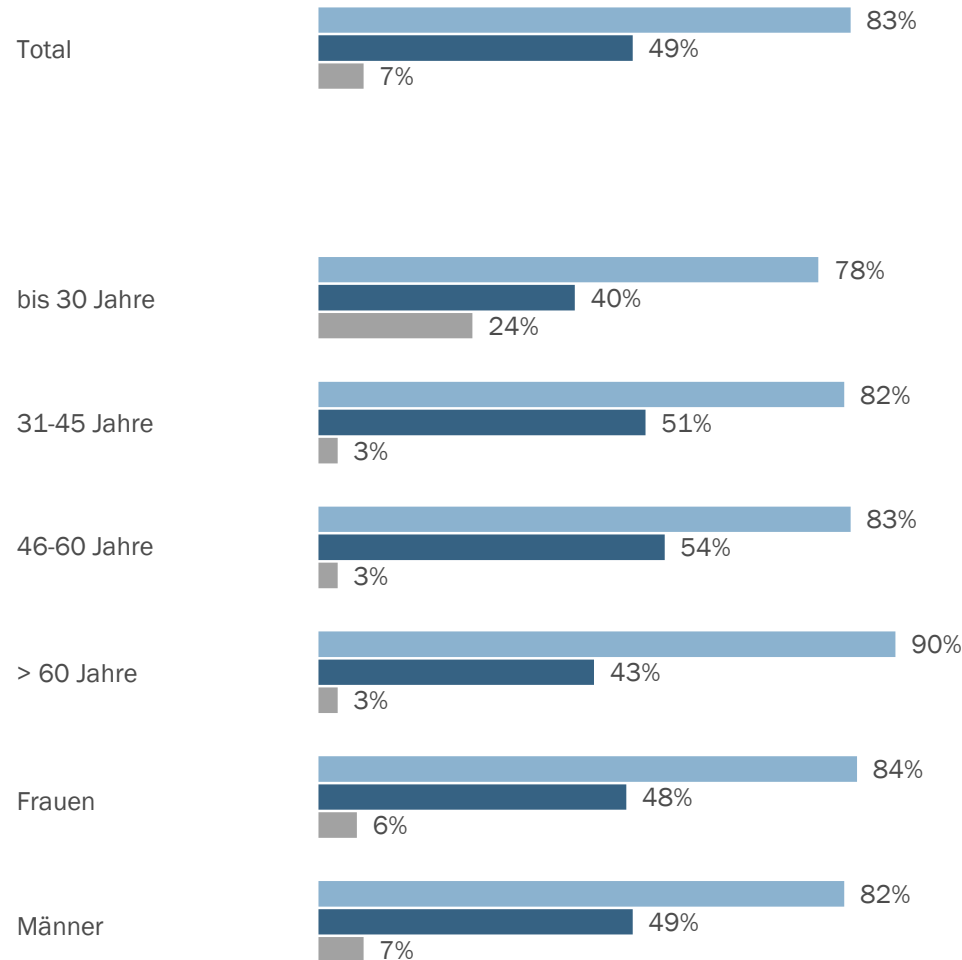
1

		absolut 1'738	in % 100%
gewählte Sprache	Deutsch	1'578	91%
	Englisch	160	9%
Geschlecht	Frau	834	48%
	Mann	894	51%
	ohne Angabe	10	1%
Alter	bis 30 Jahre	299	17%
	31 bis 45 Jahre	595	34%
	46 bis 60 Jahre	550	32%
	61 Jahre und älter	288	17%
	ohne Angabe	6	0%
	Altersschnitt (Mittelwert in Jahren)	45.7	
stimmberechtigt in der Stadt Zug	ja	1'193	68%
	nein	545	32%

	absolut	in %
	1'738	100%
Wohnort		
wohnhaft in der Stadt Zug	1'433	82%
Herti	278	16%
Guthirt	195	11%
Lorzen	128	7%
Loreto	116	7%
Altstadt	110	6%
Oberwil	106	6%
Neustadt	104	6%
St. Michael	93	5%
Rosenberg	70	4%
Zugerberg	51	3%
Gimenen	43	3%
anderes	139	8%
nicht in der Stadt Zug wohnhaft	305	18%
andere Zuger Gemeinden (Baar, Steinhausen, Cham, Ägeri, Walchwil, Rotkreuz etc.)	238	14%
ausserkantonale (Säuliamt, Zürich, Rontal, Luzern, Aargau, Schwyz etc.)	56	3%
ohne Angabe	11	1%

Die Mehrheit der Studienteilnehmenden wohnt in der Stadt Zug

Welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu?
(mehrere Antworten möglich)



- ich wohne in Zug
- ich arbeite in Zug
- ich studiere oder besuche eine Schule/Weiterbildung in der Stadt Zug

83% (1'440) der Teilnehmenden wohnen in Zug.

- 696 der in Zug wohnhaften Personen arbeiten auch in Zug (40% vom Total).
- 79 Stadt Zuger besuchen eine Schule oder Weiterbildung in Zug (5% vom Total).

17% (298) wohnen nicht in Zug.

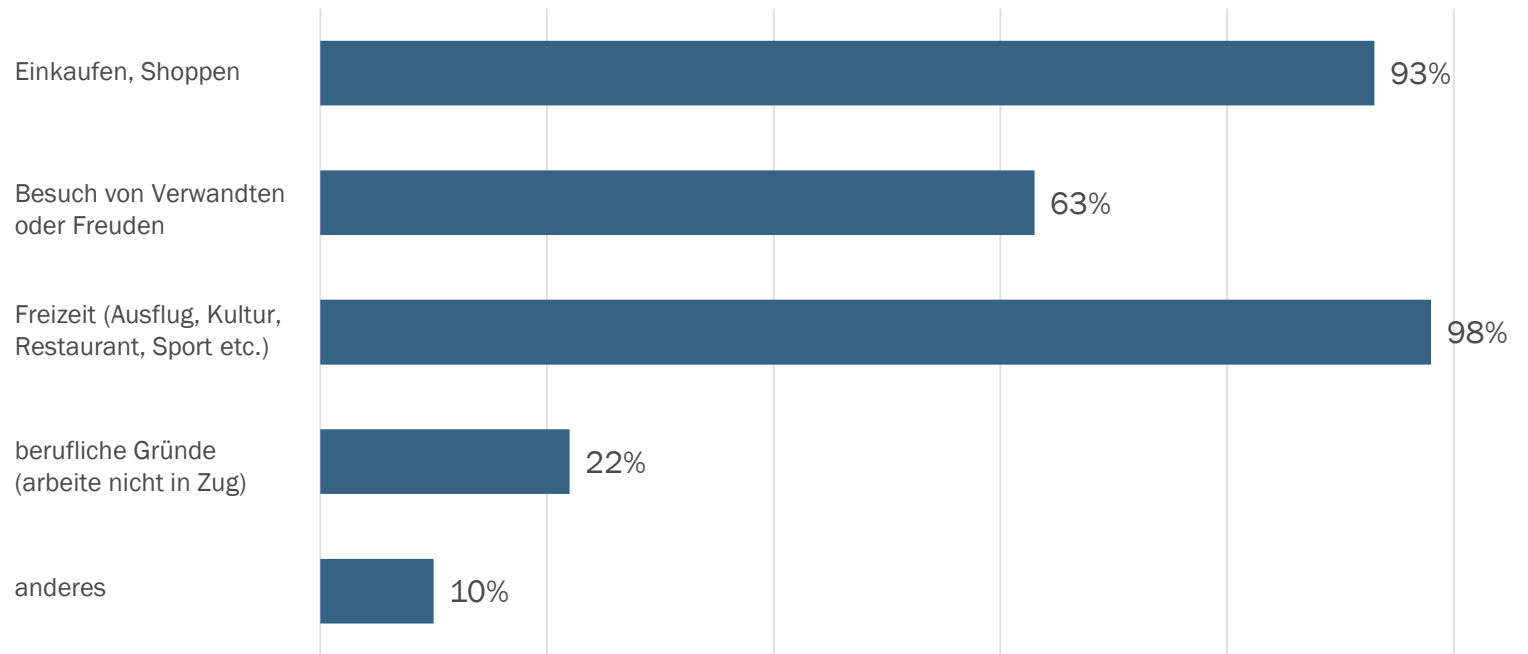
- 8% der Teilnehmenden stimmen keiner Aussage zu: weder wohnen, arbeiten noch besuchen sie eine Schule/Weiterbildung in Zug.
- 9% arbeiten oder besuchen eine Schule/Weiterbildung in Zug.

n= 1'738
Angaben in % (Ja-Anteile)

Auswärtige besuchen Zug in der Freizeit und/oder zum Einkaufen

Was sind die Gründe für Ihre Besuche in der Stadt Zug?

(mehrere Antworten möglich)



Andere genannte Gründe für den Besuch der Stadt Zug (n= 13): Bibliothek / Studentenbibliothek (3), Arzt (3), Fitnesscenter (3), See, Immobilienbesitz, früher in Zug wohnhaft, Lebenspartnerin wohnt in Zug

n= 134 (Personen, die weder in Zug wohnen, arbeiten noch eine Ausbildung besuchen); Angaben in %

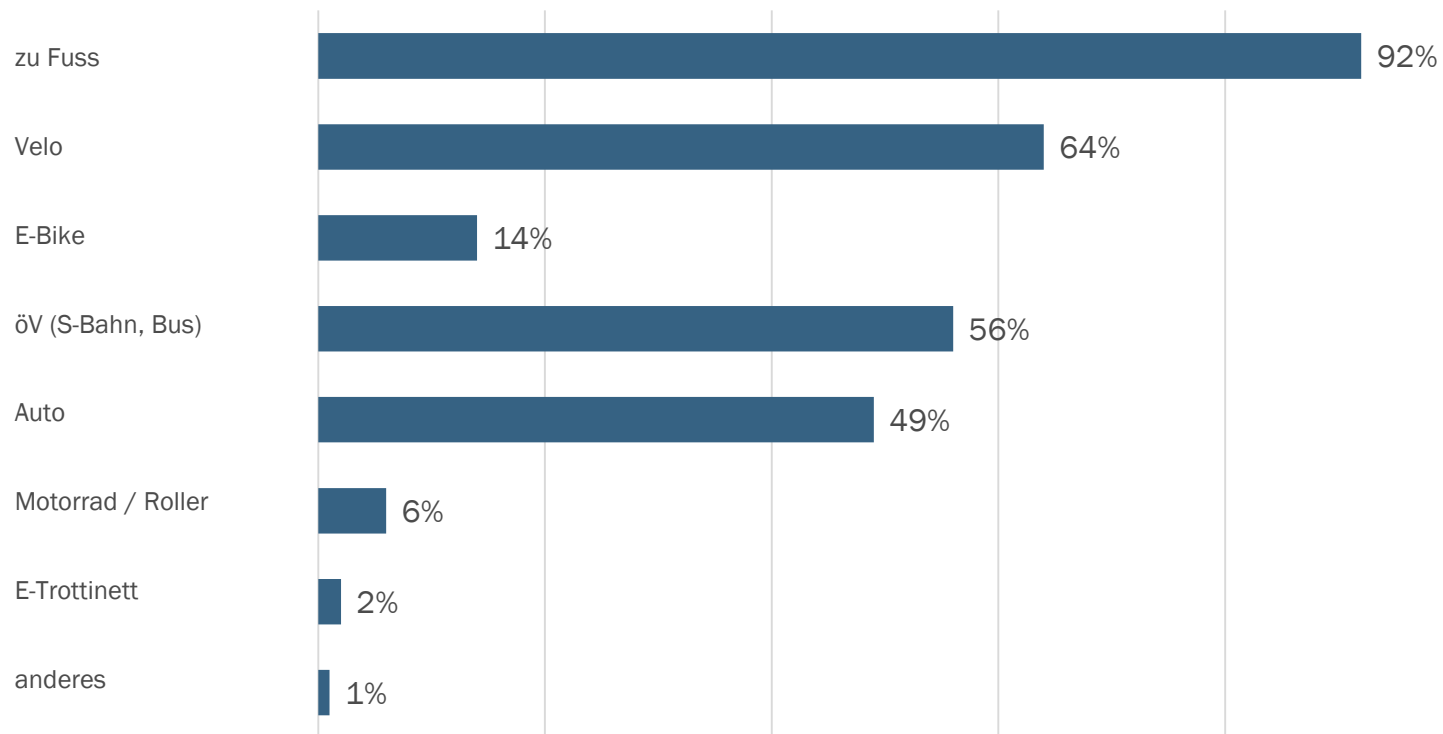
98% der Personen, die weder in Zug wohnen, arbeiten noch eine Ausbildung besuchen geben an, dass sie in ihrer Freizeit in die Stadt kommen. 93% kommen zum Einkaufen / Shoppen nach Zug.

- Über das Total aller Interviewten (1'738) betrachtet, kommen 8% (134) primär zum Einkaufen oder in der Freizeit nach Zug.

Die Teilnehmenden sind mit LV, öV und mIV in Zug unterwegs

Wie sind Sie in der Regel in der Stadt Zug unterwegs?

(mehrere Antworten möglich)



Andere Nennungen: Dreirad, Rollstuhl, E-Mobile (Twike), Taxi (2), PW-Passagier, Skateboard (3), Fahrrad mit Kinder-Veloanhänger, mit Kinderwagen, Longboard, Inline-Skates (2), Fahrradanhänger, sowie folgende Aussagen: «situationsabhängig» und «ich vermeide es, in die Stadt zu gehen»

n= 1'738
Angaben in %

92% aller Studienteilnehmerinnen und Studienteilnehmer geben an, zumindest gelegentlich zu Fuss in der Stadt Zug unterwegs zu sein.

- Knapp zwei Drittel (64%) nutzen (auch) das Velo, rund die Hälfte öffentliche Verkehrsmittel (56%) resp. das Auto (49%). Weitere 14% bewegen sich mit einem E-Bike in der Stadt fort.

Eine ausgewogener Mix nach Verkehrsmitteln

* Anmerkung: Mitte 2020 zählte der Bund im Kanton Zug rund 89'000 Personewagen. Das bedeutet, dass pro 1'000 Einwohner 698 Personewagen vorhanden sind (rund 70%).

** Gezählt wurden auch jene, die zusätzlich zur gesuchten Kategorie «zu Fuss» gewählt haben; die übrigen Kategorien wurden hingegen explizit ausgeschlossen, ebenso wie reine Fussgänger.

Die Fragen zur Mobilität in der Stadt Zug zeigt, dass die Mehrheit der Interviewten multi-mobil unterwegs ist. D.h. sie nutzen die verschiedenen Verkehrsmittel kombiniert, um sich in der Stadt Zug zu bewegen.

- 92% geben an, regelmässig in der Stadt zu Fuss unterwegs zu sein.

Nach Verkehrsmittel betrachtet, sind Velo, E-Bike und E-Trottinette zusammengenommen (= mind. eine diese Kategorien gewählt) mit 74%, jene Fahrzeuge, die am häufigsten verwendet werden.

- 56% nutzen den öV, um sich in Zug zu bewegen.
- Beinahe jeder zweite wählt das Auto (49%)*. Zählt man die Motorräder dazu, so sind 51% aller Interviewten (auch) dem Segment mIV zuzurechnen (Personen, die Auto und/oder Motorrad nutzen).

Betrachtet man die Verkehrsteilnehmer nach deren Ausschliesslichkeit, d.h. nach Befragten die beispielsweise nur den öV, aber keine weiteren Verkehrsmittel** nutzen, wenn sie in der Stadt Zug unterwegs sind, so ergibt sich folgendes Bild:

- 139 Personen oder 8% reine öV-Nutzer
- 120 Personen oder 7% reine mIV-Nutzer (Auto und/oder Motorrad)
- 335 Personen oder 19% reine Velo, E-Bike und/oder E-Trottinett Fahrer

Insgesamt sind Velo, E-Bike und/oder E-Trottinett, die am häufigsten gebrauchten Verkehrsmittel der Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer.

- Öffentliche Verkehrsmittel wie motorisierte Privatfahrzeuge werden praktisch gleich oft genutzt, um sich in der Stadt Zug zu bewegen.

Nach Nutzung der Verkehrsmittel betrachtet, kann das Verkehrsverhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Studie als vielseitig betrachtet werden. Denn mehr als jeder Zweite gibt an, regelmässig mit dem mIV in der Stadt Zug unterwegs zu sein. Von den insgesamt 885 mIV-Nutzern ...

- geben 459 an, auch mit den öV in der Stadt unterwegs zu sein (52%).
- gehören 629 auch der Gruppe LV (Velo, E-Bike, E-Trottinett) an (71%).

Die Tatsache, dass die meisten multi-mobil sind und daher die Fragen zum Verkehr in der Stadt aus mehreren Blickwinkeln beantworten, entspricht wohl der heutigen Verkehrsrealität: Die Mehrheit sind öV-Fahrer, Velofahrer und Autofahrer in einer Person.

In der Stadt Zug genutzte Verkehrsmittel nach Segmenten

Wie sind Sie in der Regel in der Stadt Zug unterwegs?
(mehrere Antworten möglich)

	Total	Frau	Mann	<31 Jahre	31-45 J.	46-60 J.	>60 Jahre	Wohnen	Arbeit	Ausbildung
	1'738	834	894	299	595	550	288	1'440	845	115
zu Fuss	92%	93%	91%	93%	92%	89%	95%	92%	93%	92%
Fahrrad	64%	62%	66%	67%	69%	65%	50%	66%	64%	55%
E-Bike	14%	15%	14%	5%	15%	17%	19%	15%	16%	13%
öV (S-Bahn, Bus)	56%	57%	55%	64%	53%	52%	61%	56%	53%	65%
Auto	49%	44%	53%	36%	51%	51%	52%	47%	50%	44%
Motorrad / Roller	6%	3%	9%	8%	6%	7%	4%	6%	7%	6%
E-Trottinett	2%	2%	3%	5%	4%	1%	0%	2%	3%	3%
anderes	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	2%

Aufgeschlüsselt nach der soziodemografischen Segmentierung ist das Bild stimmig:

- Männer nutzen den mIV häufiger als Frauen.
- Über 60-Jährige fahren seltener Fahrrad und die unter 31-Jährigen seltener mit dem E-Bike.
- öV wird von den mittleren Alterskategorien weniger genutzt als von jüngeren und älteren Interviewten.
- Junge unter 31 Jahren sind seltener mit dem Auto unterwegs.
- Personen in Ausbildung nutzen seltener das Velo, dafür häufiger den öV.

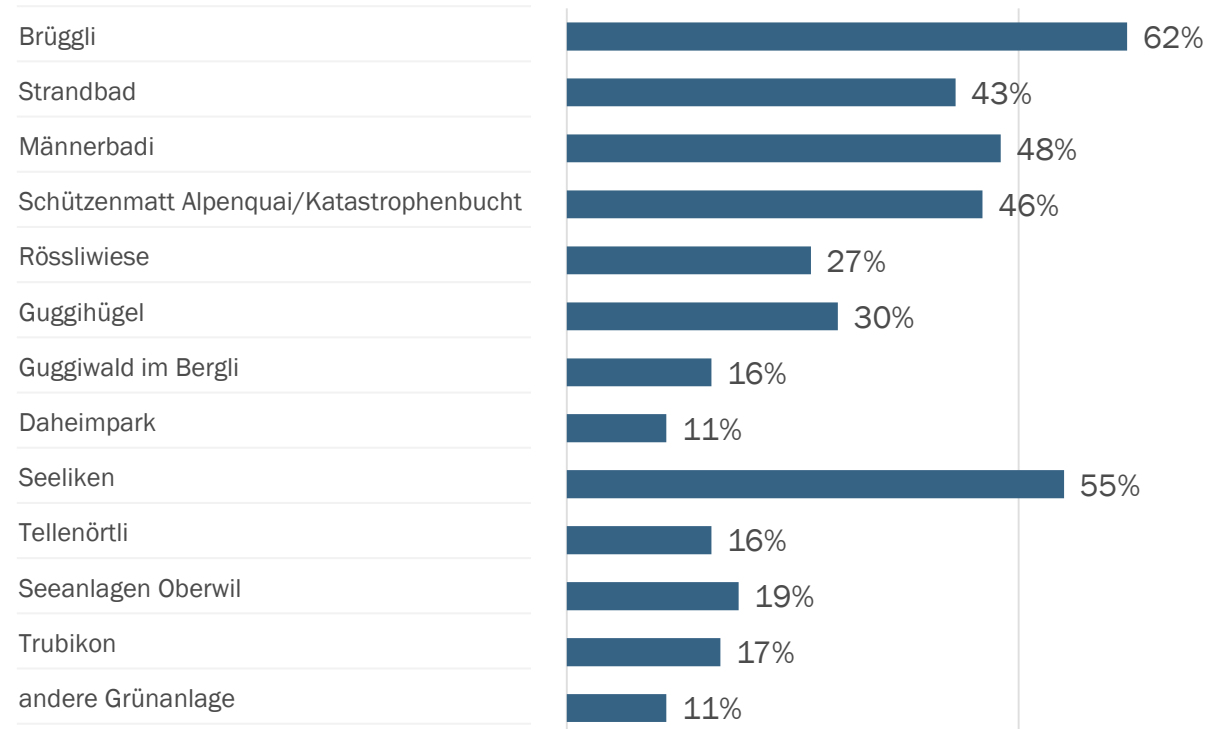
n= 1'738
Angaben in %

RESULTATE

Frei- und Naherholungsräume

Brüggli und Seeliken sind die beliebtesten Zuger Grünräume

Welche Grün- und Freiräume in der Stadt Zug besuchen Sie bevorzugt?
(mehrere Antworten möglich)



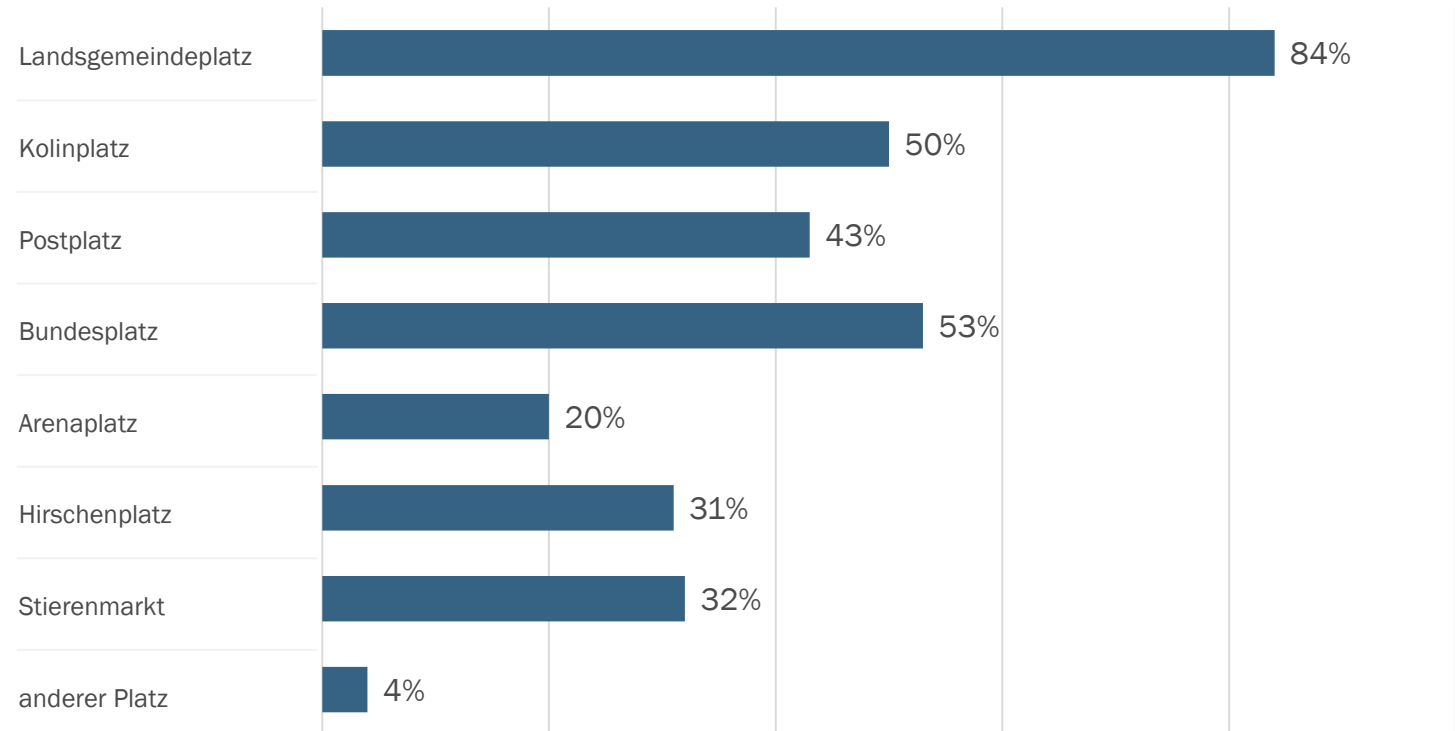
Brüggli und Seeliken sind die zwei bevorzugten Grün- und Freiräume der Studienteilnehmer.

- Männerbadi, Schützenmatt Alpenquai und das Strandbad sind Anlagen, die knapp von jedem Zweiten gerne besucht werden.

n= 1'738
Angaben in % (Ja-Anteile)

84% besuchen bevorzugt den Landsgemeindeplatz

Welche Grün- und Freiräume in der Stadt Zug besuchen Sie bevorzugt?
(mehrere Antworten möglich)



Nach Zuger Plätzen aufgeschlüsselt, ist der Landsgemeindeplatz der klare Favorit der Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer.

- Bundesplatz und Kolinplatz werden von leicht mehr als der Hälfte bevorzugt besucht und der auch in dieser Studie immer wieder kritisierte Postplatz ist doch für 43% ein Platz, der gerne besucht wird.

n= 1'738
Angaben in %

Weitere besuchte Grün- und Freiräume in Zug

Welche Grün- und Freiräume in der Stadt Zug besuchen Sie bevorzugt?

(199 offene Antworten «andere», nach Anzahl Nennungen geordnet)

11% der Befragten geben an, dass sie neben den vorgegebenen Grünräumen auch andere Orte besuchen. 4% besuchen andere Zuger Plätze oder Freiräume.

Andere Grünanlagen und Plätze

Zugerberg (29), Lorze, alte Lorze Lorzenebene , Lorzenallmend (24), Choller/Delta (17), Göbli (8), St. Verena (8), Herti (6), Schönegg/Waldgebiet Schönegg (6), Fröschenmatt (5), Guthirt (5), am See/Seeuferweg Richtung Cham (5), Seeufer Casino Richtung Oberwil (5), Friedhof (4), Siehbach (3), Wald/Waldgebiet/Wald Baar (3), Stadtgarten (3), Lüssiweg (3), Studienbibliothek (3), Parkhotel/Wald hinter Parkhotel (2), Rigiplatz (2), Casino (2), Walchwil (2)

Weitere Einzelnennungen

Fridbachtobel-Bröchliweg-Gimenenweg, Bohlbach-Tobel Grünring, Foyer Park Tower, Gebiet Bröchli Salesianum Zurlaubenhof Meisenberg, Geissweid, Gerbiplatz, Kantonsspital, kleiner Park vor dem Obergericht, Landsgemeindeplatz Schiffanlegestelle, Letzigarten Arbach, Linde beim Bauernhof Horat, Meisenberg, Oberwil, Rehgehege und Volieren, Rötel Blasenberg, Rundweg Fussballplatz, Lauriedhof, Seewaldungen der Korporation Zug, Spielplätze, Spielplatz Riedmatt, Sportanlagen, vor dem neuen Stadthaus, Wanderweg Gimenen-Oberwil, Wasserspielplatz Gartenstadt/Fussballstadion, Zigeunerplatz

Ohne konkrete Nennung sind 43 Antworten zu verzeichnen.

Ein Drittel besucht Zuger Kinder-Spielplätze

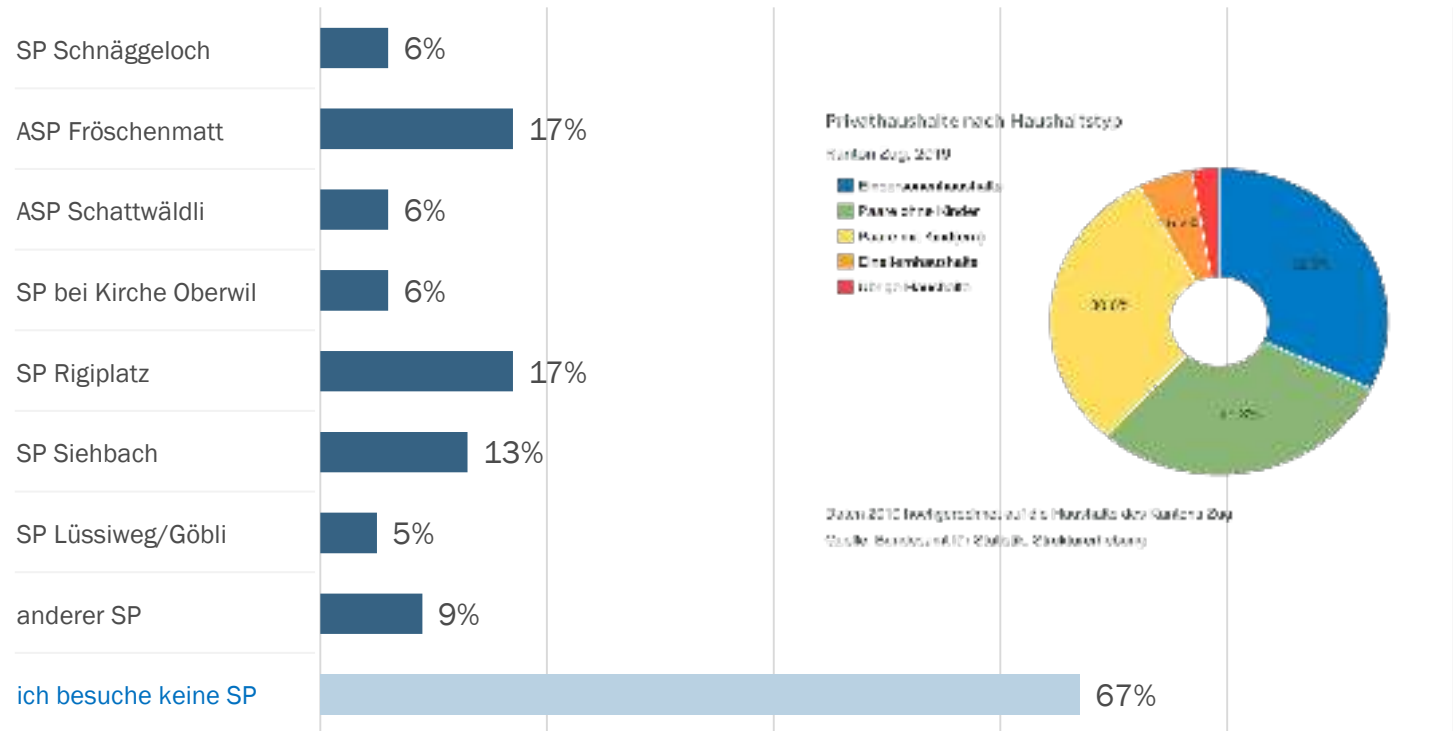
Abkürzungen

SP= Spielplatz

ASP= Abenteuerspielplatz

Welche Kinder-Spielplätze besuchen Sie in der Stadt Zug?

(mehrere Antworten möglich)



Die drei am häufigsten besuchten Spielplätze sind Fröschenmatt, Rigiplatz und Siehbach. Zwei Drittel der Interviewten besuchen hingegen keine Kinder-Spielplätze in der Stadt Zug.

- Diese Zahl ist kongruent mit den Daten des Bundesamt für Statistik, wonach im Kanton Zug 36% der Privathaushalte Haushalte mit Kindern sind (siehe Abbildung oben).

n= 1'738
Angaben in %

Weitere besuchte Zuger Spielplätze

Welche Kinder-Spielplätze besuchen Sie in der Stadt Zug?

(149 offene Antworten «andere», nach Anzahl Nennungen geordnet)

9% besuchen weitere Spielplätze in der Stadt Zug.

Andere Spielplätze

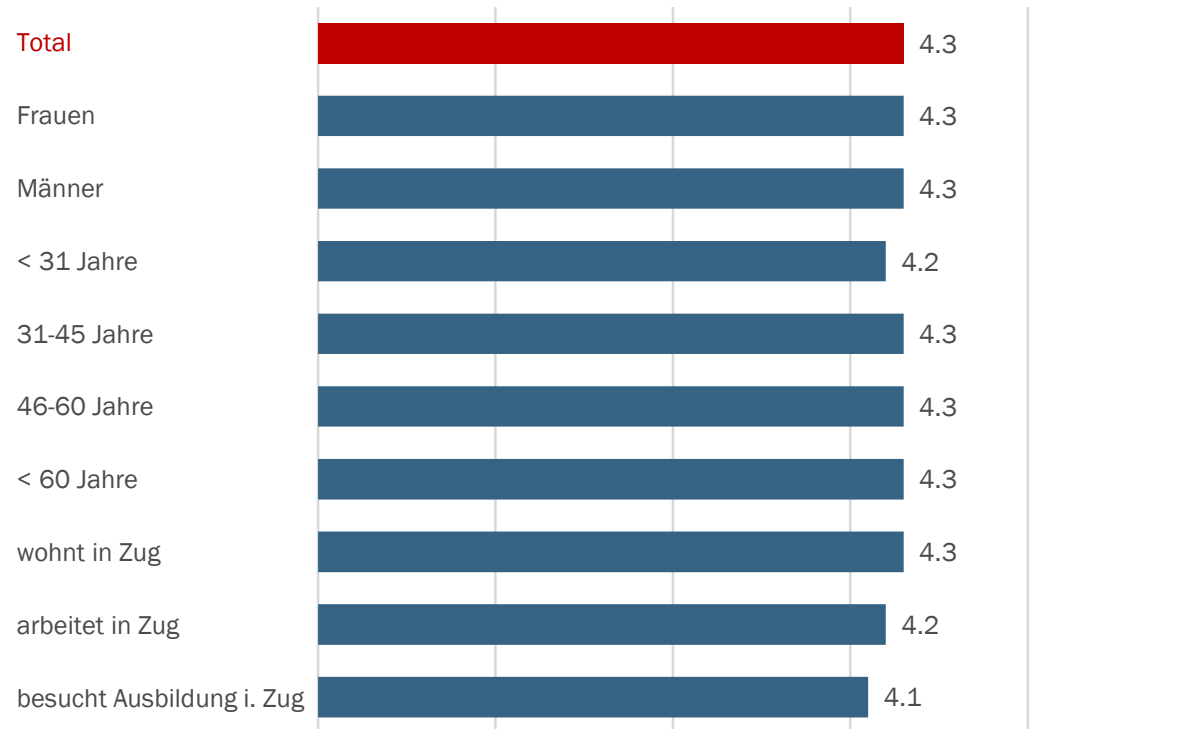
Riedmatt (16), Herti Schulhaus/Areal/Fussballplatz (16), Daheim/Daheimpark (14), Kafi am Bach/Wasserspielplatz (14), Schleifibach/Schleifi (10), Guggiwäldli (7), Göbli/Göblistrasse (7), Neustadt/Musikschule (7), Quartierspielplatz (6), Rötel (6), Schulhaus Oberwil (5), Ibelweg (5), Brüggli (4), Kirchmatt/Schulhaus (4), St. Johannes (4), Grünring (3), Guthirt (3), Lüssiweg 17 (3), Feldhof (3), Bächlispielplatz (2), Schulhaus Kirchmatt (2)

Einzelnennungen: Grill-Spielplatz Nähe Rest. Freimann Richtung Baar, Aabach, Ägerisaumweg / Blasenbergstrasse, Alpenquai, am See, Rössliwiese, Bergliweg, Bossard Arena, Gartenstadt, Europakreisel, Siehbach, Burgbachplatz, im Wald, andere Gemeinden, Kindergarten Loreto, Wald Oberwil, Rank, Primarschule Riedpark/ neben dem TC Allmend, bei den Sportanlagen, Schulen rund um St. Michael, hinter Sportplatz Zug94/Bossard Arena Curling, Heilpädagogische Schule, Tagesschule Stadt Zug, von Schulen und Kindergärten, Waldpfad Oberwil, Weinberghöhe, Weinbergstrasse / Wasserwerk, Zugerberg, zwischen Arena / Leichtathletikstadion

Ohne konkrete Nennung sind 18 Antworten zu verzeichnen.

Die Attraktivität der Grün- und Freiräume ist durchschnittlich

Wie gut gefallen Ihnen die Grün- und Freiräume sowie Platzanlagen in der Stadt Zug insgesamt?
(6er Skala: 1= gar nicht gut bis 6= sehr gut)



Das Gesamturteil über die generelle Attraktivität der Zuger Grün- und Freiräume fällt mit einem Durchschnitt 4.3 Punkten auf einer 6er Skala eher verhalten aus.

- In Worten ausgedrückt, werden die heutigen Plätze und Pärke als mässig attraktiv empfunden. Auffällig an dieser Bewertung ist die Homogenität nach Subgruppen.

n= 1'738
Mittelwerte 6er Skala

Am besten gefällt die Begrünung

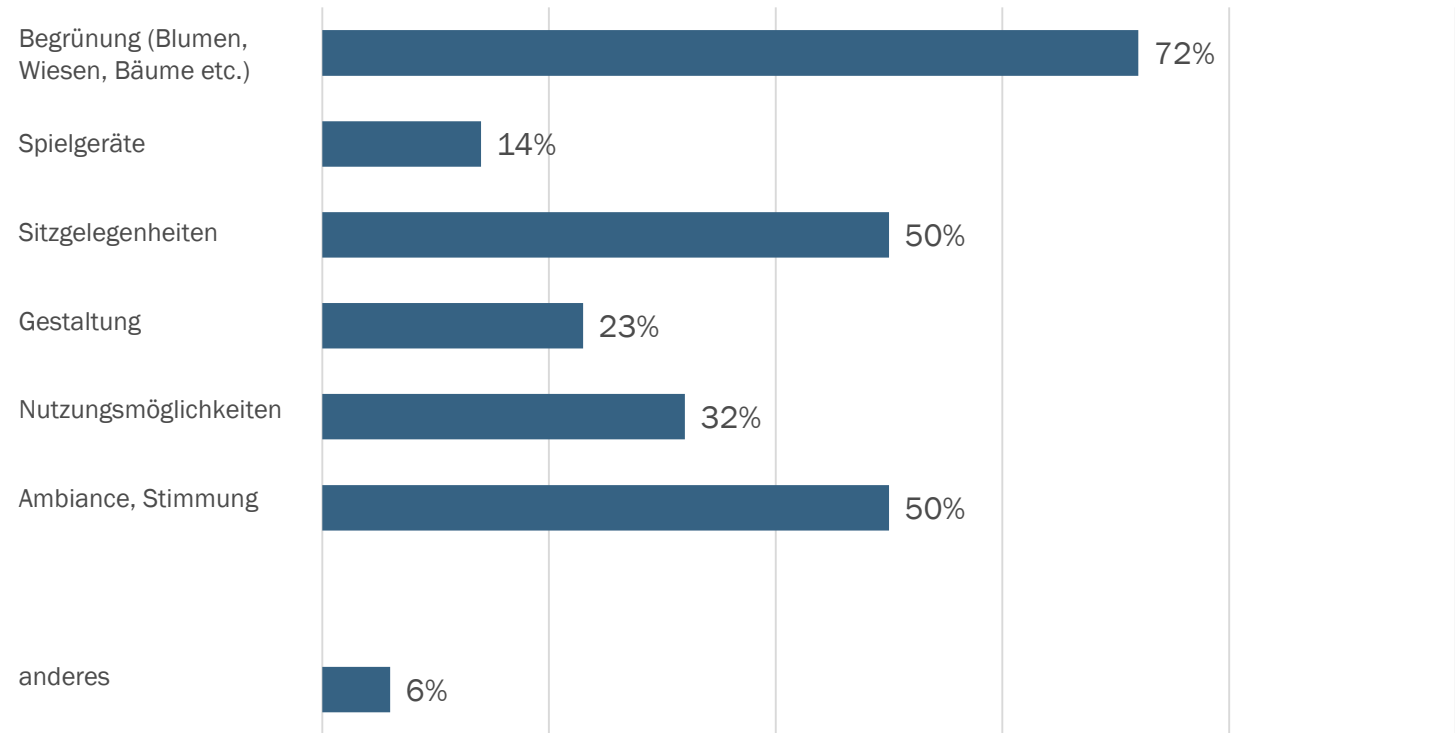
2 ausführliche Zitate zur Illustration

«Das Brüggli schätze ich sehr, da es viel Freiraum für alle möglichen Interessen für alle Altersgruppen lässt (Bräteln, Sport, Erholung, Gesellschaft...). Der Camping trägt zur Ferienstimmung bei, die Präsenz der Saisoncamper bewirkt eine Art soziale Kontrolle und trägt damit zum Wohlühl- und zum Sicherheitsgefühl bei. Das Grossartige des Brüggli ist, dass es die Tätigkeiten nicht kanalisiert.»

«Natürlich, natürlicher Verlauf alte Lorze/ Lorzenebene, naturnah. Mehr einheimische Natur, renaturierte Anlagen, kein zubetonierter Postplatz.»

n= 1'738
Angaben in %

Was gefällt Ihnen an den Grün- und Freiräumen sowie Platzanlagen besonders? (mehrere Antworten möglich)



- An den Grün- und Freiräumen sowie Platzanlagen schätzen knapp drei von vier Befragten die Begrünung (Blumen, Wiesen, Bäume etc.).
- Je der Hälfte gefallen die Sitzgelegenheiten sowie die Ambiance.
- Eher mässig ist Zustimmung bei den anderen vorgegebenen Antwortmöglichkeiten wie Nutzungsmöglichkeiten, Gestaltung der Anlagen sowie Spielgeräte.

Was sonst noch an den Grün- und Freiräumen gefällt

Was gefällt Ihnen an den Grün- und Freiräumen sowie Platzanlagen besonders?

(101 offene Antworten «anderes», inhaltlich geordnet, Originalton der Teilnehmenden)

6% sehen andere Attraktivitätsfaktoren der Zuger Grün- und Freiräume:

Zug als Stadt: Existenz, das Vorhandensein, Genius loci (Geist des Ortes), einfach das Entschleunigte, Begegnungen, Urbanität

Die Lage und der See: Lage (2), Lage am See für Spaziergänge und Erholung, Nähe zum See, Blickrichtung, Aussicht (2), closeness to lake, See, Seenähe, Seesicht, Seenähe, Seezugang, Seepromenade (2), Aussicht zum See, gute Erreichbarkeit (4), gute Lage, zentrumsnahe Lage, viele in Gehdistanz

Das Grüne / das Natürliche: die wilden Grünanlagen, Bezug zur Landschaft, Denaturierung, Orte, die nicht besonders und künstlich angelegt sind, Belagsflächen ohne Asphalt, Freiraum, unverbaute (Grün-)Flächen, Grün & Natur, when there are wild areas, natürlich, natürlicher Verlauf alte Lorze, naturnah, Schatten, schattige alte Bäume, Wechsel der Jahreszeiten, kühlende Wirkung im Sommer, Wahrnehmung von Natur in der Stadt, Ruhe und Natur, Ruhe

Die Möglichkeiten: Cafés, Treffpunkt (2), Gartenwirtschaft, Take Aways, Bistro, Gastroangebot, feines kleines Essen, Veranstaltungen, Vielfalt, Campingplatz (3), Holzanlagen im Brüggli, Grillstellen, freier Zugang und Grillausstattungen inkl. Holz, WCs, historische Plätze, Kunst in der Stadt, Hundefreundlichkeit inkl. Entsorgungsmöglichkeit, space for dogs to play

Das Gepflegte: sauber, aufgeräumt (3), Sauberkeit und guter Zustand, Pflege und Sauberkeit, Sicherheit

Weitere Nennungen (Wahrnehmung oder Wunsch?): Autofreiheit, far from the roads (otherwise it is noisy), kein Strassenlärm, keine Abgase, wenige vorbeifahrenden Autos, kostenfreier Zugang, Preis-Leistung

Ohne konkrete Nennung sind 27 Antworten zu verzeichnen.

Was an den Grün- und Freiräumen nicht gefällt

Und was gefällt Ihnen an diesen Grün- und Freiräumen sowie Platzanlagen nicht? (Textfeld)

Rund 1'200 Personen haben einen Kommentar auf die Frage erfasst. Bei der Durchsicht der Antworten zeigen sich folgende Schwerpunkte:

Wunsch nach mehr Begrünung, Renaturierung, Bäume, Biodiversität, Naturwege (weniger Asphalt)

- interessantere, lebendigere, moderne, aber naturnahe Gestaltung der Plätze, Strassen etc.
- Anmerkung: Von über 200 Teilnehmenden wird der Postplatz in seiner aktuellen Form als Negativbeispiel angeführt wird bzw. es wird die Meinung geäußert, dass dieser «*optimiert*» werden müsse.

Wunsch nach Belebung, also mehr kleine Cafés, Begegnungszonen, Verpflegungsmöglichkeiten, Pop-up Bars, Buvetten

- mehr Atmosphäre, einladende Flaniermeilen
- mehr Sitzgelegenheiten
- mehr Schatten (Bäume)
- mehr Veranstaltungen und Aktivitäten (generationenübergreifend resp. für alle etwas) oder Street Workout Anlagen (wie im Herti)

Kritik am Verhalten der Besucher und Nutzer

- Littering auf öffentlichen Plätzen und Wiesen
- Lärm durch mIV und Jugendliche / Nachtaktive und deren Musikboxen

Genannt wurden zudem auch folgende Aspekte:

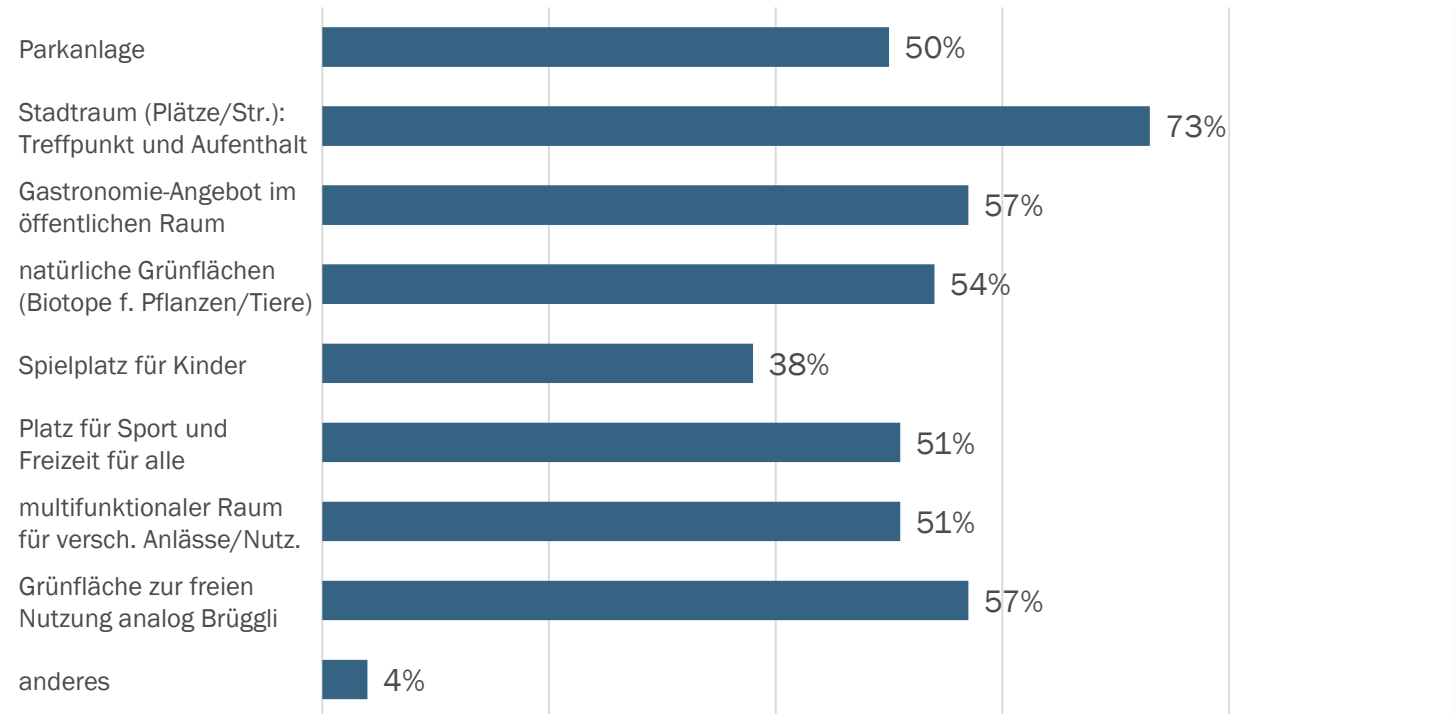
Übernutzung durch zu viele Menschen, zu wenig Platz

- mehr Treffpunkte und Plätze / Installationen, um zu verweilen
- mehr Toiletten und Abfalleier
- weniger Verkehr rund um Plätze und Grünräume
- fehlendes / nicht durchgesetztes Hundeverbot / Leinenpflicht

Ausbau und Erneuerung der (veralteten, uninspirierten) **Spielplätze**

Grün- und Freiräume sollen Begegnungszonen sein

Wozu sollen die Grün- und Freiräume sowie Platz- und Stadträume hauptsächlich dienen?
(mehrere Antworten möglich; ohne Beschränkung)



Für knapp 3 von 4 Interviewten sollen die Grün- und Freiräume Treffpunkte und Begegnungszonen sein, die aktiv genutzt werden können.

- 54% sehen darin auch natürliche Grünflächen für Pflanzen und Tiere.

n= 1'738
Angaben in %

Wozu sollen die Grün- und Freiräume sowie Platz- und Stadträume hauptsächlich dienen?

(68 offene Antworten «andere», nach Themen geordnet, Originalton der Teilnehmenden)

4% sehen weitere Nutzungsmöglichkeiten für die Anlagen:

Begegnung und Anlässe: mehr Begegnungsstätten, die dem Klimawandel standhalten (Schatten) und virentauglich sind, pop up or seasonal events, markets, concerts, leisure, Zugerberg: Sport und Freizeit, besonders Mountain Bike, Begegnungsorte allgemein, sie sollten Begegnung ermöglichen, Schwimmen und Chillen sollte in den Seebädern Priorität haben, baden, Ausstellungen, Plätze zur Begegnung und Verweilen (z.B. mit Riesenschachspiel wie Marktplatz Oerlikon oder Petanque, Bänkli, Wasserspiele, die schön sind, aber auch Kinder rumrennen dürfen), Markt, Flohmarkt, Chilbi, Kunst, Begegnung, Marktplätze, Spiel- und Begegnungszonen für Betagte

Diversität: ein gut gestalteter Raum kann die vielen Optionen kombinieren, indem er differenziert gestaltet ist, Verschiedenartigkeit macht die Qualität aus: in der Innenstadt eher gestylt, ausserhalb eher naturnah, nur ein Teil der Grünflächen multifunktional, aber das braucht es auch, jeder Platz soll ein anderer Schwerpunkt haben (Treffpunkt, Spielplatz), ausgewogene Mischung aus Rückzugsorten (öffentlich zugänglich!) und belebten Orten, Mischung von allem, je nach Standort ganz unterschiedlich, vielseitig nutzbarer Raum, insbesondere auch für Jugendliche (z.B. Pfadi), Diversität von Flora, Fauna und Homo Sapiens, Bestimmung je nach Ort, möglichst vielfältiger Raum gibt – so dass es für alle etwas hat, die Durchmischung aller Angebote und aller Nutzenden ist wichtig für den sozialen Frieden und die hohe Lebensqualität in Zug. Es braucht trotzdem mehr Verantwortungsbewusstsein von allen Seiten. Das Bewusstsein für diese Qualitäten muss von der Stadt vorgelebt und eingefordert werden.

Natur: Naturerlebnis mitten in der Stadt: Grüne Oase, Schrebergärten fehlen (alle sind voll), Familiengärten am Stadtrand (z.B. vis-à-vis St. Verena), Gärten, more family gardens, Biodiversität mit Blumen erhöhen, Waldgarten, Gemeinschaftsgärten, Dachgärten (alle aufgelistete Flächentypen sollten in jedem Quartier ihren Platz finden dürfen, wenn man sich eine Stadt nennen möchte – sonst ist man eine Agglo!)

Wozu sollen die Grün- und Freiräume sowie Platz- und Stadträume hauptsächlich dienen?

(68 offene Antworten «andere», nach Themen geordnet, Originalton der Teilnehmenden)

Reduktion Verkehr (mIV): Langsamverkehr ausbauen, Plätze und v.a. Strassen: Verkehrsreduktion in der Innenstadt Einkaufen und Verweilen fördern (Reduktion des Individualverkehrs)

Ruhe und Erholung: Erholungsplätze, Entspannung/Ruhe analog Guggi, für ruhebedürftige Menschen, einfach zum Sein und Seele baumeln lassen, Kunst- und Erholungsraum für alle, einfach zum Sitzen und Schauen, Orte der Ruhe von der Hektik der Stadt (z.B. für Mittagspause), Ruhe, Zweisamkeit, Alternative zu Stadtleben und Kommerz, Naherholungsorte, Erholung, Ruhe, Erholung, spazieren, entspannen, Lernpfad Natur (Pflanzennamen, Tierleben...), Feuerstelle, Ruhe finden, Erholung, urbane, grüne Oasen für Aufenthalt und angenehmes Stadtklima, ruhige Plätze um ein Buch zu lesen, positive Wirkung, schönes Stadtbild, die Anlage auf dem Postplatz mit Bänken und Pflanzkübeln ist misslungen: Wer möchte sich im stark befahrenen Stadtzentrum Abgasen und Lärm aussetzen? Landsgemeindeplatz und Rössliwiese sind 1000 mal schöner!

Gastronomie: Gastronomie ja, aber beschränkt, mit Gastroangeboten wird öffentlicher Raum zu privatem Raum, der die Nutzung stark verändert (Gleichgewicht!), perhaps 1-2 kiosks of catering but nothing more

Tiere: Die Tiere bitte nicht vergessen, walking dogs, Hundebadeplatz Grösser als der jetzige und vor allem Rollstuhlgängig, Zug needs a few nice doggy playgrounds

Klimafreundlich: Klimaregulierung in der Stadt (Hitzesommer, Bäume), Stadtkühlung, Kälteinsel im Sommer

Weitere Nennungen: Campingplatz/Camping Brüggli (4), keine «Übermöblierung», Parkplätze

Ohne konkrete Nennung sind 5 Antworten zu verzeichnen.

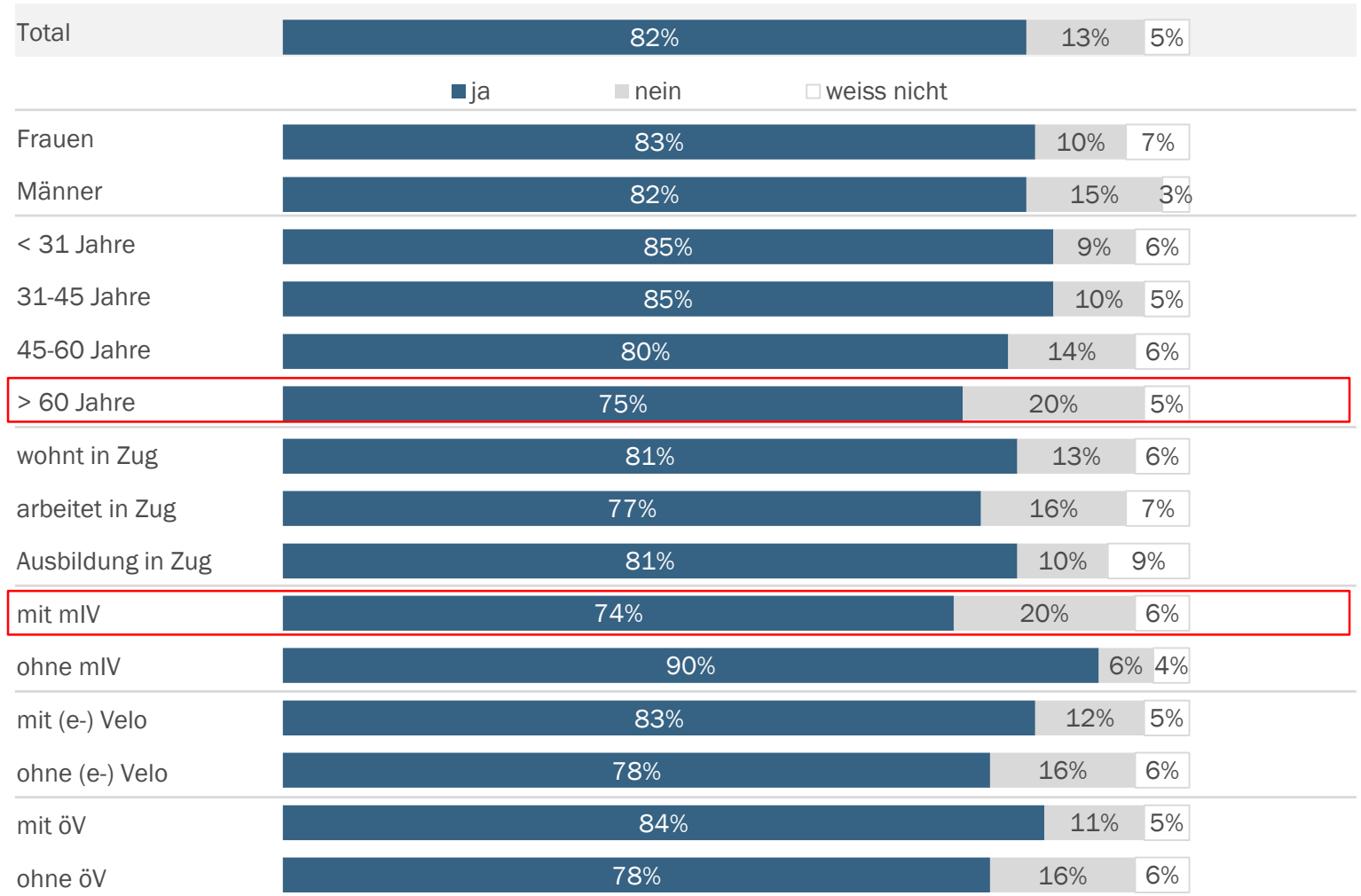
RESULTATE

Massnahmen Innenstadt

82% sind für mehr Freiflächen und eine verkehrsarme Vorstadt

Frage: Die Naherholungs- und Freiflächen sollen insbesondere entlang des Seeufers sowie der Bachläufe zur Verfügung gestellt werden. Im Zentrumsbereich sollen entlang des Seeufers mit einer verkehrsarm ausgestalteten Vorstadt die bestehenden Frei- und Naherholungsanlagen aufgewertet und vergrößert werden.

Sollen wir diese Idee weiterverfolgen?



n= 1'738
Angaben in %

Breite Zustimmung zu einer verkehrssarmen Vorstadt

82% der Interviewten begrüßen die Idee, die Naherholungs- und Freiflächen entlang des Seeufers sowie der Bachläufe der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen sowie im Zentrumsbereich entlang des Seeufers mit einer verkehrssarm ausgestalteten Vorstadt die Frei- und Naherholungsanlagen aufzuwerten und zu vergrössern.

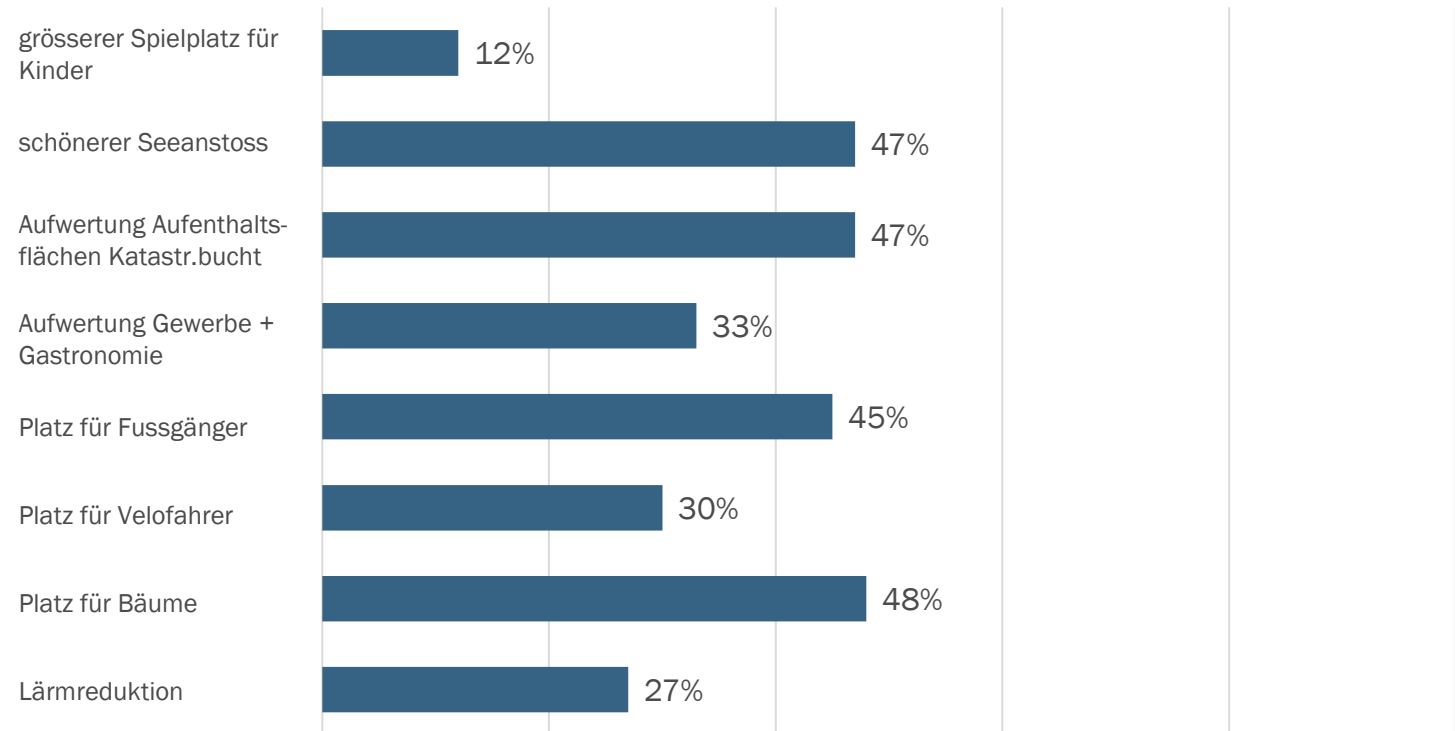
- Die höchsten Zustimmung hat das Anliegen bei jenen, die in Zug ohne mIV unterwegs sind (853 Personen; 90%), während in der Gegengruppe – also jene, die regelmässig mit mIV in der Stadt sind (885 Personen) – 74% dem Anliegen zustimmen.

Drei von vier Interviewten, die mit PW oder Motorrad regelmässig in der Stadt Zug unterwegs sind, stimmen der Idee einer verkehrssarm ausgestalteten Vorstadt zu.

- Das Anliegen stösst in allen Bevölkerungskreisen wie auch bei den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern auf breite Akzeptanz.

Die drei wichtigsten Massnahmen

Wozu sollen die Grün- und Freiräume sowie Platz- und Stadträume hauptsächlich dienen?
(mehrere Antworten möglich, maximal 3 Nennungen)



Vier Anliegen werden von den Interviewten als gleichwertig angesehen:

- einen schönen Seeanstoss garantieren
- die Aufenthaltsflächen an der Katastrophenbucht aufwerten
- den Platz für Fussgänger sowie für Bäume nutzen

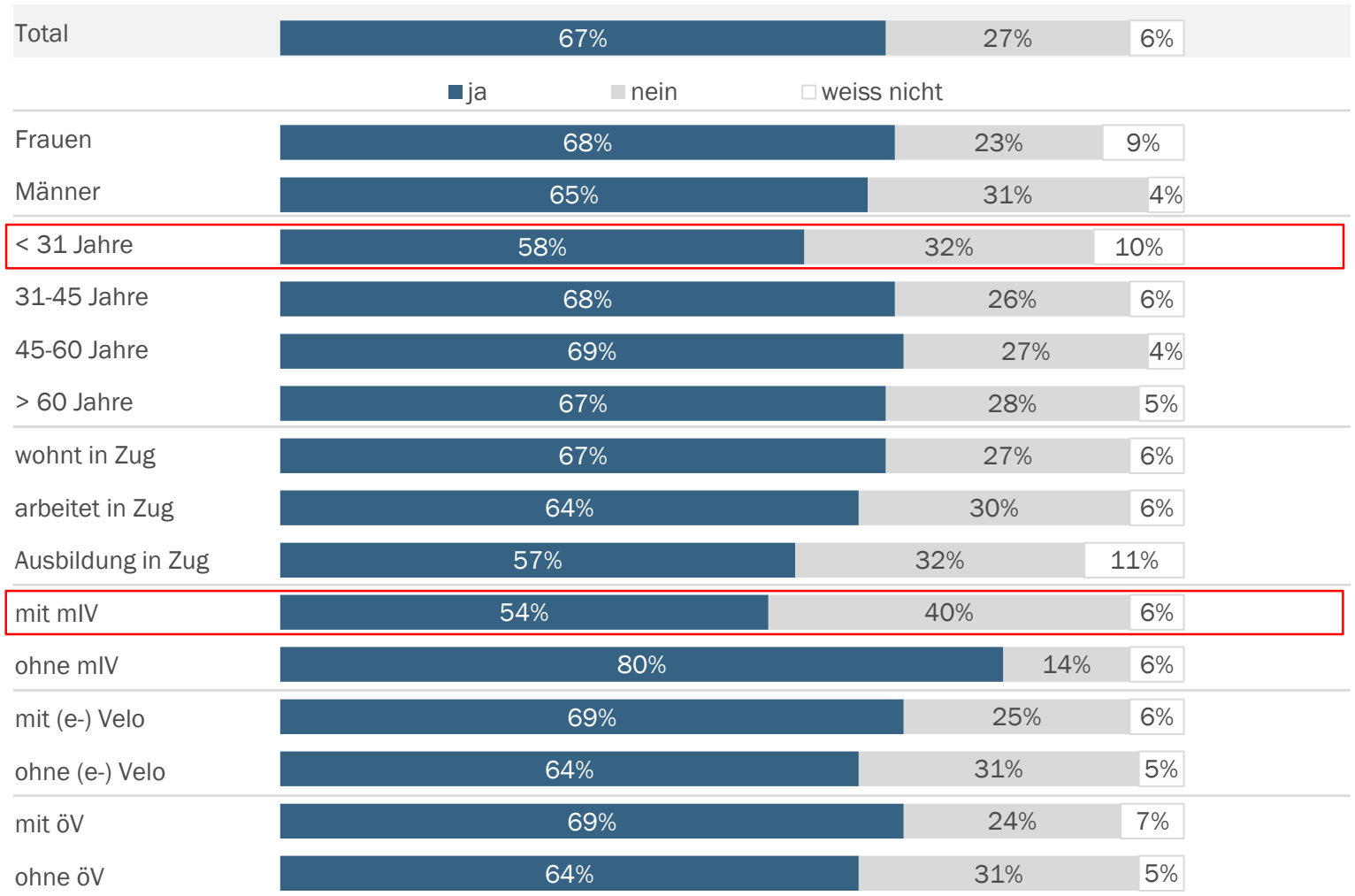
n= 1'422 (nur Personen, die der Aussage zustimmen)
Angaben in %

Zwei Drittel sind für eine Niedriggeschwindigkeitsregime

Frage: Die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum soll künftig im Fokus stehen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduktion der Lärmimmissionen und Einhaltung der Lärmschutzverordnung, zur Angleichung der Verkehrsgeschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Autos, Motorräder, Velos, Fussgänger) und zur Verbesserung der Strassenüberquerung für die Fussgänger soll im Zentrum (Altstadt und Neustadt, vom Casino bis zur Gubelstrasse) ein Niedriggeschwindigkeitsregime (Tempo 30, Begegnungszonen) eingeführt werden.

n= 1'738
Angaben in %

Unterstützen Sie ein Niedriggeschwindigkeitsregime?



Niedriggeschwindigkeitsregime findet breite Akzeptanz

Der Vorschlag eines Niedriggeschwindigkeitsregimes mit Tempo 30 und Begegnungszonen im Zuger Zentrum (Altstadt und Neustadt, vom Casino bis zur Gubelstrasse) wird von 67% der Interviewten befürwortet.

- Wiederum findet sich in allen soziodemografischen Gruppen wie auch unter allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern jeweils eine Mehrheit für das Anliegen.

Im Vergleich zum Gesamtergebnis mit 67% Zustimmung erhält diese Idee weniger Zustimmung bei den Nutzern des mIV (54%) und bei den unter 31-Jährigen (58%).

- Innerhalb der beiden Subgruppen spricht sich dennoch eine Mehrheit für tiefere Tempo-Limiten in der Zuger Innenstadt aus.

Die höchste Zustimmung gibt es hingegen bei jenen 853 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die in der Regel ohne mIV in der Stadt Zug unterwegs sind (80%, entspricht 679 Personen).

Welche Aspekte müssen aus Ihrer Sicht bei Temporeduktionen berücksichtigt werden? (Textfeld)

Aus den 1'072 Voten lassen sich 12 übergeordnete Themenkreise herauskristallisieren:

Generelle Bevorzugung / Förderung des LV bzw. Massnahmen zugunsten des LV umsetzen:

- Vortritt für Fussgänger und Velofahrer
- mehr Platz und Sicherheit für den LV, mehr Velowege, mehr Fussgängerzonen, keine Behinderungen für Velofahrer, keine velounfreundlichen Massnahmen wie Schwellen, Randsteine, Absperrungen etc.
- mehr Fussgängerstreifen, aber auch:
 - Fussgängerstreifen aufheben (Fussgänger haben immer Vortritt)

Verhinderung von Staubildung bzw. Sicherstellen des Verkehrsflusses

- intelligente Verkehrsführung und Verkehrsampeln
- grossflächig denken bei der Konzeption, auch Einfahrtsachsen berücksichtigen
- Stadttunnel

Klare Signalisation in den Zonen mit Niedriggeschwindigkeitsregime

- Zonen klar erkennbar machen, klare Markierungen, aber auch:
 - kein Wirrwarr an Tempo-Limiten auf kleinstem Raum, sondern Einfachheit durch grosszügige Niedriggeschwindigkeitszonen
- kein Meer an Schildern, Markierungen und Hindernissen

Einhaltung der Vorschriften kontrollieren / durchsetzen

- Schleichwege sperren, aber auch: Umfahrungen, Transitwege für den mIV anbieten
- Lärmverursacher büssen

Entflechtung aller Verkehrsteilnehmer

- Mischverkehr verhindern, da eher gefährlich (auch in Begegnungszonen mit Tempo 20)
- Velo und Fussgänger trennen, Lösungen für (zu) schnelle E-Bike

Anmerkung: Die Anliegen und Kommentare der Interviewten sind sehr vielfältig.

Die zentralen Kommentare sind im Bericht nur verkürzt und summarisch dargestellt.

Für Details und individuelle Bemerkungen verweisen wir auf das Excel-File mit allen Antworten und Kommentaren.

Lärmschutz umsetzen

- Tempo 30 / 20 bewirkt viel (allgemein Bemerkung)
- Lärmblitzer
- lärmschluckender Asphalt
- keine Schwellen, weniger Verkehrsampeln (da Lärm durch Beschleunigung / Abbremsen)

Strassenraum aufwerten / besser nutzen

- Räume neu gestalten, begrünen, Stadtraum nutzen, Strassenrestaurants, Begegnungszonen
- Veloparkplätze, Ladestationen für E-Bikes

Road Pricing

- Innenstadt generell oder zu bestimmten Zeiten für mIV sperren
- Park & Ride-Prinzip
- Kurzzeit-Parkplätze für Einkauf in Läden / für Behinderte

Niedriggeschwindigkeit flexibel Handhaben

- kein Tempo 30 in der Nacht, aber auch: Tempo 30 während 24 Stunden an 7 Tagen pro Woche
- keine zusätzlichen Schikanen für Autofahrer

Tempo 30 ausweiten

- in der ganzen Stadt Zug anwenden oder auf die Wohnquartiere ausdehnen (nicht nur in der Innenstadt)

Extra-Spuren für LV und öV

- sicherstellen, dass der Bus auch bei Stau vorankommt (Busspuren)
- sicherstellen, dass Velofahrer bei Stau nicht durch Autofahrer behindert werden

Politik und Kommunikation

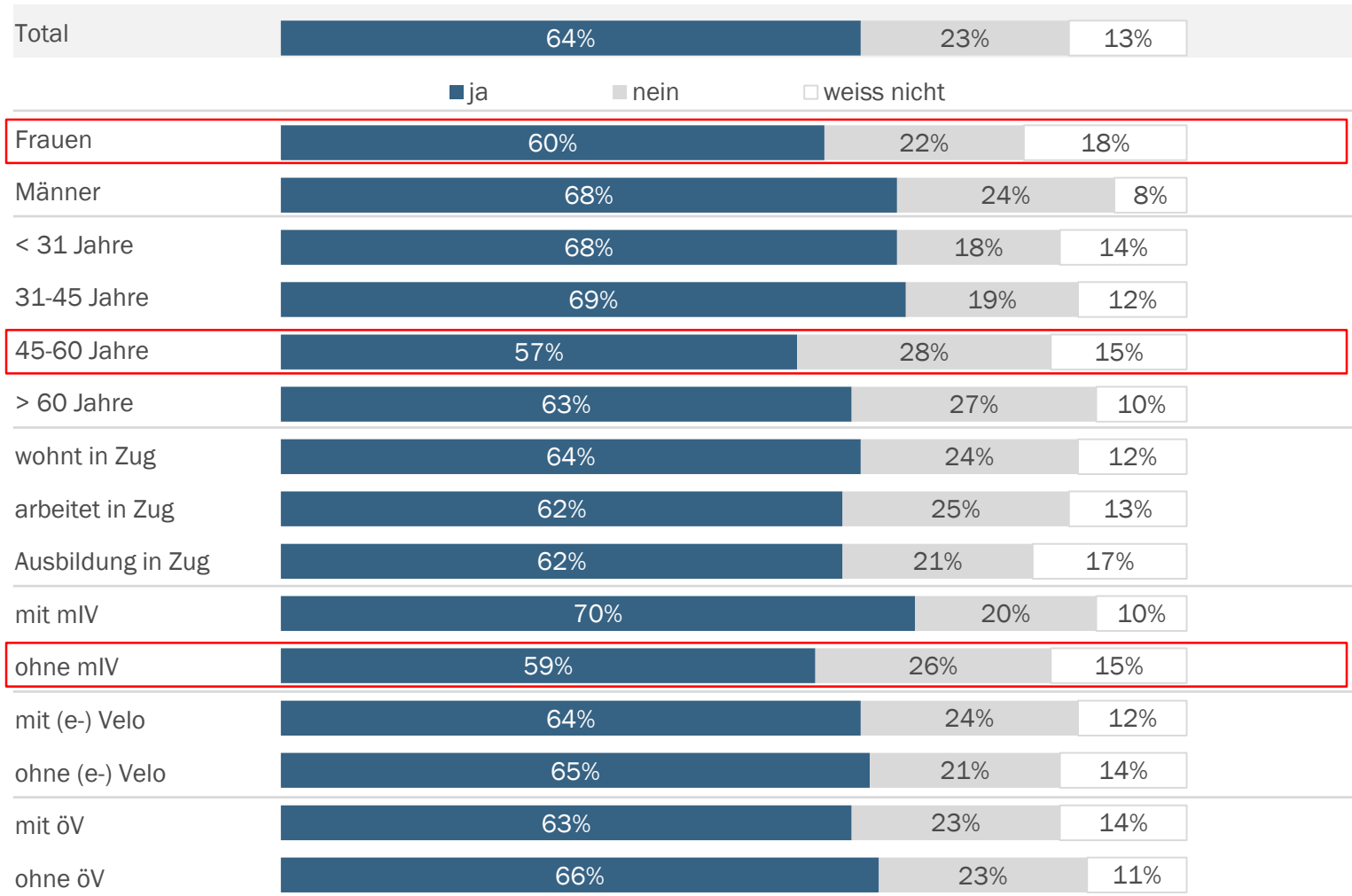
- Toleranz fördern (die Strassen sind **miteinander** und nicht **gegeneinander** zu nutzen)
- aber auch: lautstarken Widerstand der Autominderheit ignorieren

64% unterstützen die Absicht eines einfachen Zentrumstunnels

Frage: Die Bevölkerung wünscht sich ein pulsierendes Zentrum (Altstadt und Neustadt) von hoher Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Als Option zur Unterstützung dieses Ziels könnte zu einem späteren Zeitpunkt ein einfacher Zentrumstunnel erstellt werden. Damit könnte ein Teil des motorisierten Individualverkehrs (mIV) in den Tunnel verlagert und eine ausreichende Gesamtkapazität im Zentrum für den mIV sichergestellt werden.

n= 1'738
Angaben in %

Unterstützen Sie eine solche Absicht?



Einfacher Zentrumstunnel findet bei allen eine Mehrheit

64% unterstützen die Idee eines einfachen Zentrumstunnels.

- Es sind jene, die den mIV nutzen, welche hier mit 70% am meisten zustimmen.
- Auch die übrigen Verkehrsteilnehmer stimmen der Idee mit einem Anteil von 59 bis 66% zu.
- Bei den Altersgruppen weisen die 31- bis 45-Jährigen mit 69% den höchsten Anteil und die 45- bis 60-Jährigen mit 57% den tiefsten Anteil an Zustimmenden auf.

Wie bei den anderen vorgeschlagenen Ideen zur Zuger Ortsplanung wird auch diesem Vorschlag in allen Bevölkerungsgruppen und von allen Verkehrsteilnehmern mehrheitlich zugestimmt.

Gründe für eine Ablehnung des Zentrumstunnels

Weshalb unterstützen Sie die Idee eines einfachen Zentrumstunnels nicht? (Textfeld)

Die Gründe, weshalb die Erhebungsteilnehmerinnen und -teilnehmer den Zentrumstunnel ablehnen, sind die folgenden (Basis 352 Antworten):

Kosten: Tunnel wird als zu teuer erachtet

- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend
- Zuger Verkehrsproblem bestehe nur zur Rush Hour

Falscher Anreiz: Zentrumstunnel wird als verkehrspolitischer falscher Ansatz abgelehnt

- Fokus auf Massnahmen zur Reduktion des mIV, andere Mobilitätskonzepte fördern (öV, Car-Sharing, Roadpricing, Förderung LV etc.)
- Verlagerungen bzw. Umdenken der Bevölkerung sei bereits im Gang bzw. Mehrheit geht mit öV oder LV in die Innenstadt (Tunnel komme zu spät)

Löst Problem nicht: Zentrumstunnel erzeugt neuen Mehrverkehr (wie jede neue Strasse)

- Verkehrsproblem wird mit dem Tunnel in die Wohnquartiere verlagert

Nein zum Stadttunnel: Idee des Tunnels wurde in Zug mittels Abstimmung bereits verworfen

- Planung und Bau dauern zu lang, um das Verkehrsproblem zu lösen

n= 398 (Personen, die Idee des Zentrumstunnels ablehnen); 46 ohne Nennung

RESULTATE

Fuss- und Veloverkehr

Frage: Die Quartiere von Zug sollen für die zu Fuss Gehenden und Velofahrenden untereinander besser vernetzt werden (Ausbau und Optimierung bestehender Beziehungen bzw. neuer Beziehungen).

Welche wichtigen Verbindungen stehen für Sie dabei im Vordergrund?

(1'033 Antwortende inkl. ca. 100 «keine» oder «gut so»)

Die Antworten der Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer sind sehr heterogen und lassen sich nicht auf einige wenige konkrete Verbindungen oder Gebiete reduzieren.

- Es sind – wenig überraschend – vielmehr die jeweiligen Wohnquartiere, genutzten Wege und der entsprechende «Bewegungsradius» der Antwortenden, welche für sie persönlich im Fokus stehen
- Velowege werden häufiger genannt als Fusswege. Oder dann Strecken, welche von Fussgängern und Velofahrenden (und/oder Fahrzeuglenkern) gemeinsam genutzt werden. Häufig wird in diesem Kontext die erlebte Respektlosigkeit unter den Verkehrsteilnehmenden thematisiert.

Verbindungen, welche häufig resp. mehrfach erwähnt wurden, im Kontext der übergeordneten Themen Sicherheit und Convenience, Entflechtung Fussgänger und Velofahrer sowie Entflechtung mIV.*

Erhöhung Sicherheit und Convenience

Generell Wunsch nach mehr Verbindungen, welche kein Überqueren von Hauptstrassen / Bahngeleisen erfordern.

- (Hauptverkehrs-) Achsen Nord-Süd / Ost-West (ohne Konkretisierung)
- Von Quartieren (Herti, Letzi, Loreto, Göbli, Guthirt) ins Zentrum, zum Bahnhof oder zum See
- Vom Zentrum in angrenzende Gemeinden (Baar, Cham, Steinhausen, Baar)
- Vom Zentrum in die Quartiere an den Hanglagen (Richtung Schöneegg/Rosenberg)
- Zu Schulhäusern und zu den Sport-/Freizeitanlagen (Sicherheit für Kinder)
- Von Quartieren zu den Einkaufsläden (Guthirt-Herti)
- Zentrum/Metalli zur Altstadt resp. Casino (inkl. Seepromenade, Bahnhofstrasse)
- Zeughausgasse, Ägeristrasse bis Weinbergstrasse (eng, unsicher)
- Seestrasse von Walchwil/Oberwil Richtung Zug (Artherstrasse)
- Altstadt Richtung Chamer Seeweg

* Für einen «vollständigen» Überblick ist das Excel mit sämtlichen Nennungen beizuziehen.

Frage: Die Quartiere von Zug sollen für die zu Fuss Gehenden und Velofahrenden untereinander besser vernetzt werden (Ausbau und Optimierung bestehender Beziehungen bzw. neuer Beziehungen).

Welche wichtigen Verbindungen stehen für Sie dabei im Vordergrund?

(1'033 Antwortende inkl. ca. 100 «keine» oder «gut so»)

Entflechtung von Fussgängern und Velofahren

Allgemein aber vor allem an neuralgischen Stellen

- Katastrophenbucht
- Veloweg Schulhaus Riedmatt, Fröschenmatt
- Zentrum/Hafen bis zum Chamer Seeweg / Brüggli

Anmerkung: Die Entflechtung wird auffallend häufig erwähnt. Die Trennung kommt in dieser Frage somit stärker zum Ausdruck als in der Frage zur Infrastruktur für Radfahrende (Folie 50).

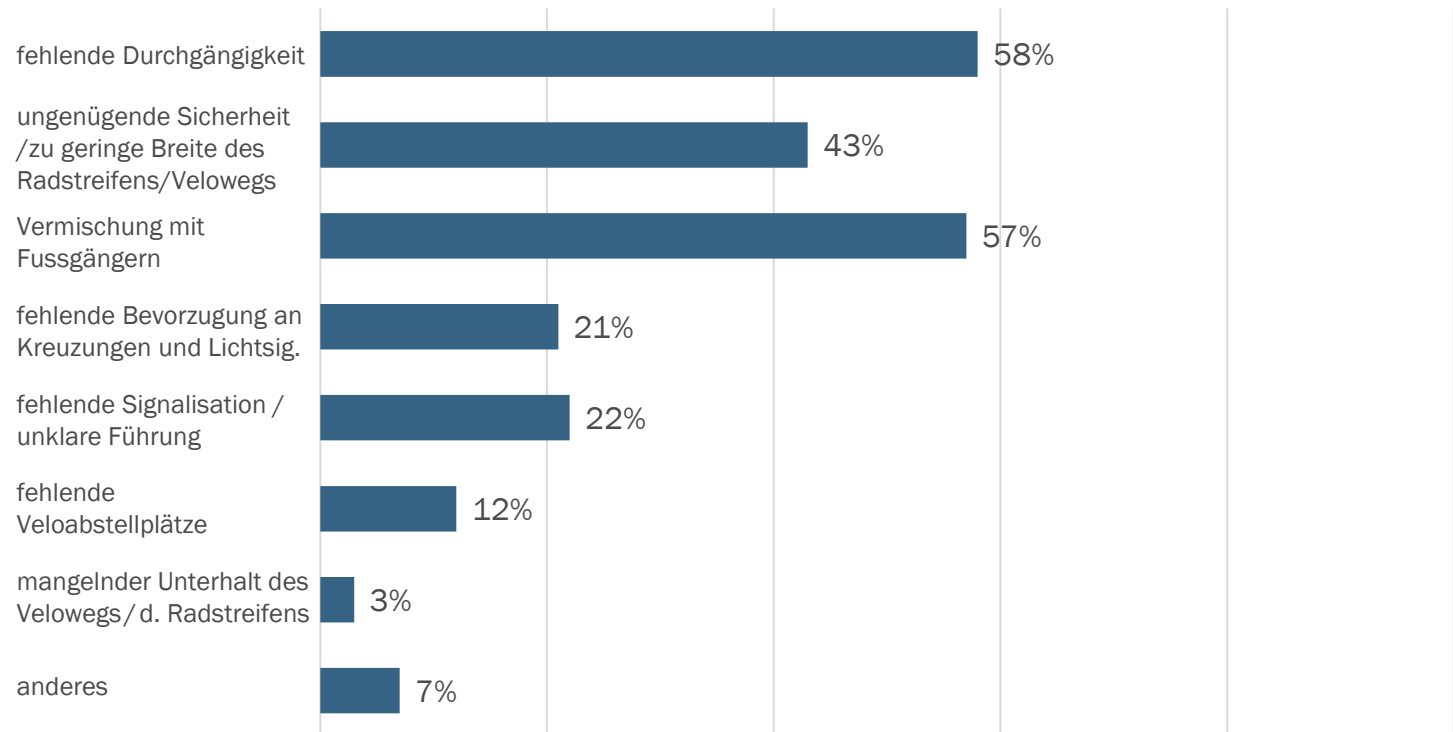
Entflechtung vom mIV

- Temporeduktionen mIV, Reduktion Quantität mIV
- Velostreifen auf Hauptverkehrsachsen, gute Signalisation

Grösste Mängel beim heutigen Velowegnetz

Worin bestehen die grössten Mängel beim heutigen Velowegnetz?

(mehrere Antworten möglich, maximal 3 Nennungen)



Am heutigen Zuger Velowegnetz werden zwei Punkte vorrangig kritisiert:

- Die fehlende Durchgängigkeit und die Vermischung mit den Fussgängern, was zum bekannten Problem führt, dass sich Verkehrsteilnehmer, die mit unterschiedlicher Geschwindigkeit unterwegs sind, gegenseitig behindern.

Ohne konkrete Nennung sind 95 Antworten (5%) zu verzeichnen.

n= 1'738
Angaben in %

Weitere Defizite des Velowegnetzes

Worin bestehen die grössten Mängel beim heutigen Velowegnetz?

(117 offene Antworten «andere», nach Häufigkeit der Themen geordnet)

7% sehen weitere Mängel beim Zuger Velowegnetz:

Verhalten: Velofahrer missachten Fahrverbote, rücksichtsloses Verhalten (betrifft verschiedene Verkehrsteilnehmer: Rennvelo-, E-Bike-, Auto- und Velofahrer sowie Fussgänger), E-Bikes zu schnell → mehr Kontrollen

Verkehrsführung / Sicherheit: Flurwege mit Fahrverbot, zu enge / fehlende Velostreifen (Sturzgefahr, fehlender Abstand zu Autos), Velowege enden abrupt / Wechsel der Strassenseite, gefährliche Kreisel, Vermischung mit motorisierten Verkehrsteilnehmern (Auto / Mofas / E-Bikes), Verbot von Velofahrern auf Busspur, fehlende Regeln / Signalisation auf gemischten Trottoirs

Velowegnetz: kein echtes Netz / Netz nicht existent, fehlende Überquerungen resp. Trennung der Wege durch Hauptverkehrsachsen, schnelle E-Bikes getrennt führen (auf der Strasse, wie Mofas)

Infrastruktur: Absätze, Trottoir-Erhöhlungen («*Felgenmörder*»), nicht abgeflachte Randsteine, Pflasterung (Zeughausgasse), fehlende Beleuchtung (Bsp. Pulverhüsli Richtung Restaurant Freimann, Seeweg Zug-Cham)

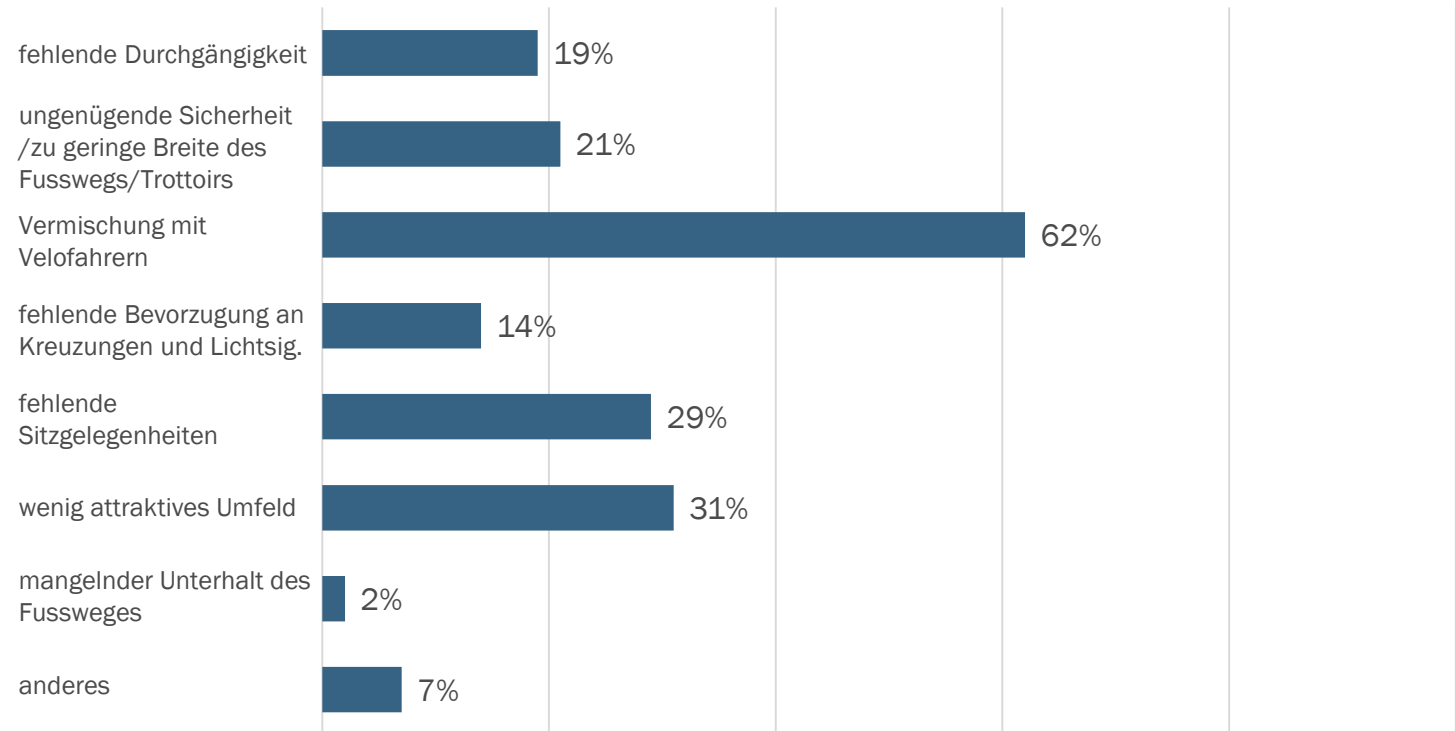
Weiteres: mehr überdachte Abstellmöglichkeiten, z.T. schlicht unbekannt und weit weg von den gängigen Autoverkehrswegen (Velokarte?) sowie es gibt genügend Velowege, es wird zu viel Geld in Velowege investiert, es ist gut so wie es ist

Und: 14 ohne Nennung (leer oder «keine»), 7 «*fahre nicht Velo*»

Grösste Mängel beim heutigen Fusswegnetz

Worin bestehen die grössten Mängel beim heutigen Fusswegnetz?

(mehrere Antworten möglich, maximal 3 Nennungen)



Das Spiegelbild zu den Mängeln des Velowegnetzes zeigt sich beim Fusswegnetz:

- Für 62% ist die Mischung von Fussgängern und Velofahrern das primäre Problem.

Ohne konkrete Nennung sind 185 Antworten (11%) zu verzeichnen.

n= 1'738
Angaben in %

Weitere Defizite des Fusswegnetzes

Worin bestehen die grössten Mängel beim heutigen Fusswegnetz?

(120 offene Antworten «andere», nach Themen geordnet)

7% sehen weitere Mängel beim Fusswegnetz:

Verhalten: zu schnelle, unberechenbare E-Bikes (45km/h), Rücksichtslosigkeit von (Renn-) Velofahrern, E-Rollern, E-Trottinets, aber auch Fussgängern

Verkehrsführung / Sicherheit: lange Wartezeiten an Ampeln, gefährliche Fussgängerstreifen (z.B. Baarerstrasse zum Guthirt-Schulhaus; Zeuhausgasse wegen abbiegender Autos, fehlende Beleuchtung der Zebrastreifen), Lösung Katastrophenbucht («gefährliche» Durchmischung), Lösung wie beim Parkhotel ideal, fehlende Durchgängigkeit (z.B. Seeuferweg), keine Velofahrer auf Trottoirs

Fussgängerwegnetz: fehlende Durchgängigkeit, fehlende Fussgängerunterführung Manor-Coop City, zu viel asphaltiert (statt Kies)

Infrastruktur: attraktivere, begrünte Fusswege («mehr Wildblumen am Rand»), Grün per Knopfdruck erzwingen zu müssen, zu wenig Fussgängerstreifen (zu weite Distanzen, bei Letzistrasse / Chamerstrasse), lack of water fountains, zu wenig WCs, zu wenig Brunnen, mehr Sitzbänke mit Rückenlehnen

Weiteres: allgemein zu viel Verkehr, schlechte Luft, Lärm, es wird zu viel Geld ausgegeben für Trottoirs, fehlender Schatten, fehlende Pflanzen / (schattenspendende) Bäume, naturbelassene Zonen/Naturwege, fehlende Beleuchtung Eichwaldstrasse Richtung Restaurant Freimann, Pflasterung für Rollatoren und Kinderwagen (starke Erschütterungen), Schneeräumung im Winter, Wetterschutz auf Hauptachsen, zu viele Stufen für Rollstuhlfahrer

Und: 29 ohne Nennung (leer oder «nichts» / «ist in Ordnung»), 9 «fahre nicht Velo»

Anmerkung: Die Bemerkungen/ Kommentare zum Velo- wie Fusswegnetz wiederholen sich tendenziell. Letztlich wird dasselbe Problem angesprochen, nämlich die fehlende Kompatibilität von Fahrrad und Fussgänger. Letzteres hat sich durch den E-Bike Boom der letzten Jahre noch weiter akzentuiert.

Bevorzugte Infrastruktur für Velofahrerinnen und Velofahrer

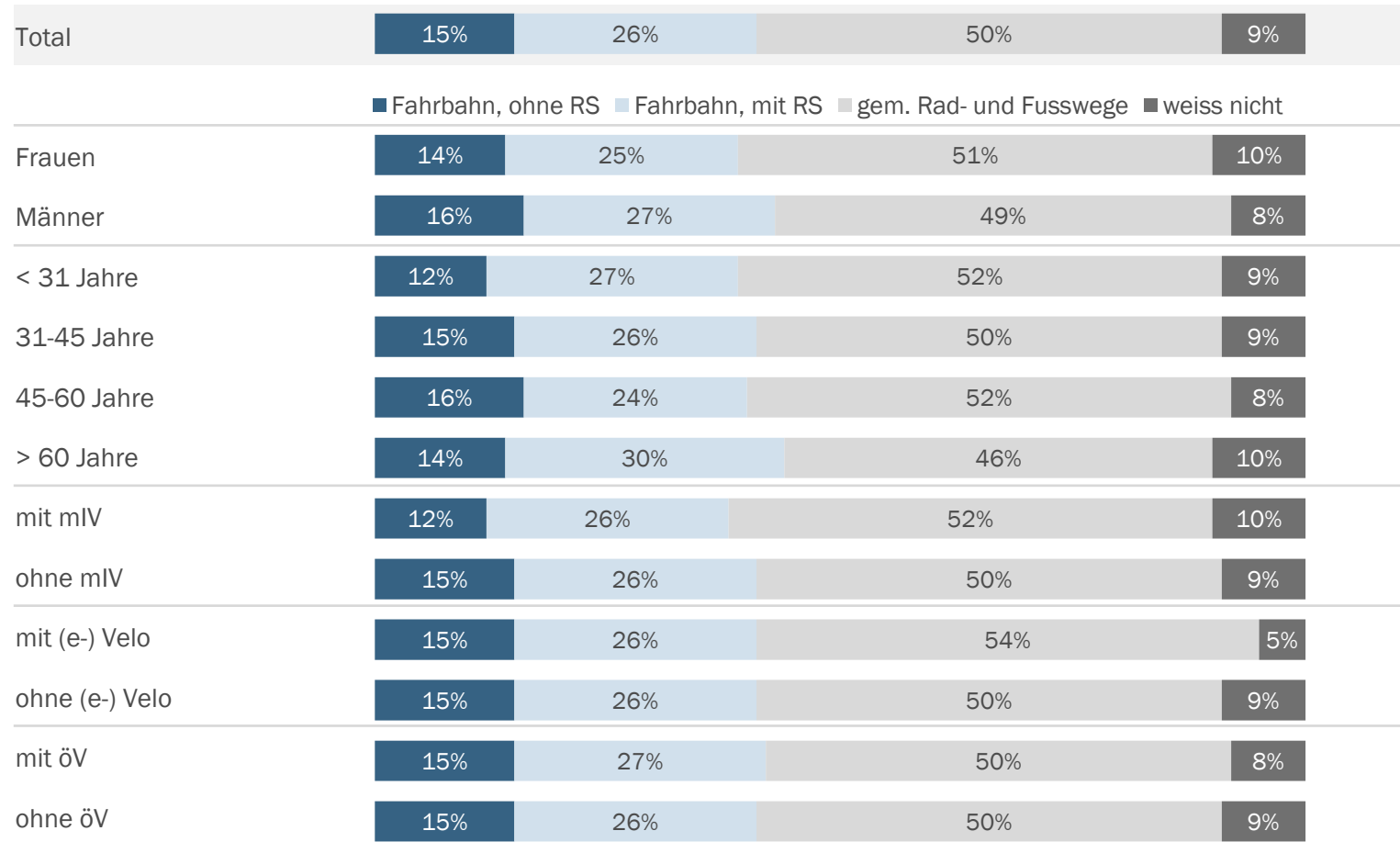
Antwortmöglichkeiten:

- auf der Fahrbahn ohne Radstreifen in verkehrsberuhigten Strassen (Tempo 30 Zonen/Strecken)
- auf der Fahrbahn mit Radstreifen in Tempo 50 Strassenabschnitten
- von der Strasse abgetrennte, gemeinsame Rad- und Fusswege (Trennung von Rad-/Fussweg nur dort möglich, wo genügend Raum vorhanden ist)
- weiss nicht

Bemerkung: Antwortmöglichkeiten sind nicht trennscharf resp. es ist zu vermuten, dass die beste unter den vorgegebenen Möglichkeiten gewählt wurde.

n= 1'738
Angaben in %

Der Ausbau des Velowegnetzes ist eine klare Forderung der ersten Mitwirkung. Bei den untergeordneten Verbindungen fehlt häufig der Platz für eigene Velowege. Welche Infrastruktur bevorzugen Sie für Velofahrerinnen / Velofahrer auf solchen Nebenverbindungen? (nur 1 Antwort möglich)



Frage: **Haben Sie noch weitere Anregungen oder Ideen im Zusammenhang mit der Revision der Ortsplanung der Stadt Zug?**

(786 Nennungen auf die offene Frage)

Erfreulich und Ausdruck der positiven Grundeinstellung gegenüber dem Mitwirkungsprozess ist, dass 786 Personen die Möglichkeit genutzt haben, am Ende des Interviews eine persönliche Anmerkung anzubringen. Erfahrungsgemäss wird einerseits die eigene Meinung zu den in der Umfrage angesprochenen Themen nochmals pointiert paraphrasiert, andererseits werden neue Themen und Anliegen ins Spiel gebracht, die in der Befragung nicht erhoben wurden.

- Die Bandbreite der Kommentare ist entsprechend breit und reichhaltig, weshalb wir auf das Excel verweisen, wo jeder individuelle Kommentar der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ersichtlich ist.

Zufällige Auswahl von Schlussbemerkungen, die Art und Charakter dieser «Schlussvoten» illustrieren:

- *«Man sollte unbedingt und dringend eine Lösung für die belastende Verkehrslawine durch die historisch wertvolle Altstadt suchen und ausführen. Die ganze Altstadt, inklusiv Dörfli, Kolinplatz und Zeughausgasse sollte Fussgängerzone sein.»*
- *«1. Wie vorgenannt geschrieben: Zug sollte sich auf die Entwicklung EINES kommerziellen Zentrums konzentrieren (Einzelhandel). Bereits heute sind die Wege der wunderschönen Altstadt bzw. Zeughausgasse bis zum Metalli zu weit! Das macht Zug insgesamt unattraktiv als Einkaufs- bzw. Konsumstandort. Die wunderschöne Altstadt ist leider verwaist. Zug ist als Ausflugsziel in vielerlei Hinsicht für nicht Zuger nicht attraktiv genug, obwohl das Potential absolut vorhanden ist. 2. BITTE nicht den Autoverkehr vergessen. Das Auto wird nicht verschwinden. Und auch regelmässig völlig verstopfte Strassen machen Zug unattraktiv. Also gute und ausreichende Parkmöglichkeiten und eine sinnvolle Durchleitung des Verkehrs ist wichtig.»*
- *«Verkehrsberuhigte Städte (Beispiel Kopenhagen) sind wegen ihrer hohen Lebensqualität bevorzugte Reiseziele auch von vielen Autofahrer*innen. Auch wenn sich die Bevölkerung am Anfang manchmal nicht sofort mit den Massnahmen identifiziert, zeigen Untersuchungen, dass niemand zurück möchte, wenn die Begrünung, Verkehrsberuhigung und die Rückeroberung der Städte durch den Langsamverkehr einmal umgesetzt wurde. Die Stadt Zug preist einerseits ihre schöne Lage am See, die historische Altstadt, die intakte Natur etc. an, auf der anderen Seite hat der Kanton Zug die höchste Geländewagendichte aller Schweizer Kantone. Es wird Zeit, die Bevölkerung der Stadt Zug stärker zum Autoverzicht aufzufordern, die Umsetzung der Klimaziele zu beschleunigen. Da die Stadt Zug auch vielen Expats eine Heimat ist, wäre es sicher sinnvoll, auch diese Gruppe aktiv anzusprechen und einzubinden.»*
- *«Wir brauchen einen Petanque Platz. Danke.»*
- *«Weniger linksgrüne Fragen.»*

- *«Eine Ideallösung wäre, wenn die ganze Innenstadt autoverkehrsfrei gemacht werden könnte. Verkehren dürften nur noch ÖV und Servicefahrzeuge wie Polizei, Ambulanz, Lieferdienste, Taxis etc. Die Lieferdienste müssten auf bestimmte Zeiten beschränkt werden. Für die Umgehung der Innenstadt von Walchwil Richtung Baar, Cham und Steinhausen müsste ein Stadttunnel gebaut werden. Dieser könnte auch Richtung Tangente Baar - Zug geführt werden. Damit könnte der motorisierte Verkehr schnell Richtung Autobahn und auf die Ortsverbindungsstrassen geführt werden.»*
- *«30 km/h ist nur Abzocke 50 km/h kann sowieso niemand fahren, vielleicht abends und nachts. Wir leben seit zig Jahrzehnten mit dem Individualverkehr, haben viel angepasst und sollten nicht alles auf Null fahren. Intelligente Lösungen sind gefragt, die beide Lager bedienen. Eine verödete, verlassene Innenstadt will niemand.»*
- *«Velos stärker berücksichtigen. Nicht ständig die Autostrassen und Läden erweitern, sondern Velowege, Velosicherheit und Veloabstellparkplätze gewähren. Mehr Veloabstellmöglichkeiten auch direkt beim Metalli-Eingang. Schliesslich bringen die, die velofahren der Umwelt und somit der ganzen Gesellschaft etwas. Sie machen keine Abgasen und kein Stau. Dennoch sind sie sehr vulnerabel im Verkehr und müssen sich ständig entweder den Autos auf der Strasse anpassen oder den Fussgänger auf dem Trottoire fügen. Fahrradfahren wird so richtig mühsam und unattraktiv, obwohl es die Lösung für die Zukunft ist! Man, bewegt sich auch, was mit der zunehmenden Sitzzeit pro Tag ebenfalls präventiv für viele Einschränkungen ist; darum ist es wirklich wichtig, dass es mehr Fahrradwege gibt in Zug!»*
- *«Ich bin mehrheitlich zu Fuss oder mit dem ÖV unterwegs. Finde es aber komplett falsch, wenn man den motorisierten Verkehr verteufelt und aus der Stadt verbannen möchte. Eine attraktive lebendige Innenstadt lebt nicht nur von Velofahrern. Viele ältere Menschen sind nicht uneingeschränkt mobil und können Velos nicht nutzen. Ausserdem fahren (nein rasen) bald nur noch schnelle Elektrowelos durch die Stadt, welche eine Gefahr für andere und oft auch für sich selbst darstellen, insbes. wenn die Fahrer älter sind.»*
- *«Warum muss das Brüggli (Campingplatz) weg? Es gibt am ganzen Zugersee keinen Campingplatz mehr. Warum muss man den Menschen immer alles wegnehmen? Die Atmosphäre auf dem Campingplatz ist einmalig und der Zusammenhalt der Menschen genial. Ich und viele andere sind dieser Meinung. Also wenn sie schon etwas für die Stadt Zug tun wollen mit Natur und Fahrradwege usw., dann gehört auch der Campingplatz dazu.»*

- *«Please give us more variety in terms of catering in nice public spaces. I would love to see more cool food trucks with reasonable prices down by the lake. Also I would fully support separate cycling infrastructure in the city. Why not make the city center a cycle-first zone? But thank you for asking – it's very nice to have opinions asked!»*
- *«Familiengärten oder Gemeinschaftsgärten zum eigenen Gemüse- und Obstanbau, asphaltierte Streifen am Rand oder der Mitte des Altstadt Bodenbelags für Rollatoren und Kinderwagen geeignet, Park Zurlaubenhof zugänglich machen, das Gebäude für wohnen im Alter umbauen.»*
- *«Aus der schönen Stadt keine Metropole mit Hochhäusern bauen.»*
- *«Plätze wie der Postplatz oder der Platz bei Coop City sind Betonwüsten. Das mag praktisch sein, geht aber auf Kosten des Ambientes und der Umwelt. Nicht mehr zeitgemäss. Als Folge wirken die Plätze verweist und befremdend.»*
- *«Das Auto darf auf keinen Fall zu kurz kommen.»*
- *«Be the first cycling city in Switzerland. Simple as that!»*
- *«Die Eigenverstromung mit PV-Anlagen soll bei Neubauten und bei Renovationen an Dächern zwingend als Auflage für eine Baubewilligung gelten. Ausnahmen nur beim Nachweis von Unverhältnismässigkeiten...»*
- *«Don't forget to add dog facilities. There aren't any at the moment. I always feel bad if my dog needs to do their business on the same grass where people are picnicking but there aren't any other options around. Also, a dog badi would be great too!!! These animals need to cool down in summer too. It would also be great if you can add more fountains with drinking water. (Human)»*
- *«Der Veloweg am Bahndamm entlang zwischen Zug und Baar finde ich auf der Brücke beim S-Bahnhof Baar-Neuhof immer wieder total gefährlich. Autofahrer, welche auf ihr Tempo 50 bestehen, enge Platzverhältnisse, Gemischtverkehr. Fände eine rotschraffierte Fläche und Schritttempo angebracht. Velowegführung bei der neuen Zufahrt Richtung Ägeri finde ich mühsam.»*
- *«Kein Exzess beim verdichteten Bauen; lasst auch die Zonen 2 A und 2B, mit maximal 3 Stockwerken (inkl. Parterre) unbedingt am Leben!»*
- *«Vielen herzlichen Dank, dass Sie die Bevölkerung so fest einbeziehen.»*

RESULTATE

Rückmeldungen Interessenvertreter

Stellungnahme der Interessenvertreter

Hintergrund

4 der 39 angeschriebenen Interessengruppierungen nahmen die Möglichkeit wahr, an der Ortsplanungsrevision mitzuwirken:

- SVP Stadt Zug, Gregor R. Bruhin
- Kantonaler Seniorenverband Zug, Ingrid Hieronymi
- ZVB, Cyrill Weber und Philipp Hofmann
- VCS Sektion Zug, Goran Vejnovic

Nachfolgend eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Meinungen, Anliegen und Anregungen.

Stellungnahme: Schweizerische Volkspartei der Stadt Zug (SVP)

Allgemeine Vorbemerkungen

- Die SVP lehnt das gewählte Mitwirkungsverfahren grundsätzlich ab, da sie die Meinung vertritt, der Stadtrat solle in diesen Fragen mit dem Grossen Gemeinderat zusammenarbeiten.
 - Sie stellt fest, dass mit der Umfrage nur die Meinungen eines kleinen Teils der Stadt Zuger Bevölkerung erfasst würden. Zudem wären die Resultate durch den Einbezug von nicht in Zug wohnhaften und nicht stimmberechtigten Personen verzerrt.
 - Die SVP hinterfragt daher die Relevanz der Resultate dieser Umfrage, da sie der Auffassung ist, die Ergebnisse seien nicht repräsentativ.
- Auf der inhaltlichen Ebene wird festgestellt, dass die Fragen zu Velo-lastig sind und keine Fragen zu den Wünschen und Bedürfnissen der Automobilisten gestellt würden.
 - Seitens der SVP wird die Befürchtung geäussert, dass der motorisierte Individualverkehr zugunsten des Langsamverkehrs ausgespielt werden soll.

Stellungnahme zur Revision der Zuger Ortsplanung

- Die SVP ist zufrieden mit den Zuger Frei- und Naherholungsräumen; störend sind Abfall, Lärm und Kriminalität.
- Die SVP lehnt Massnahmen für eine verkehrsarme Vorstadt ab und ist kategorisch gegen ein Niedriggeschwindigkeitsregime im Zuger Stadtzentrum.
- Die Idee eines einfachen Zentrumstunnels wird von der SVP befürwortet.
- Die SVP sieht keine Notwendigkeit für ein Velowegnetz und ortet beim heutigen Fusswegnetz ein Problem aufgrund der Vermischung von Velofahrern und Fussgängern.

Stellungnahme: Kantonaler Seniorenverband Zug (KSVZ)

Stellungnahme zur Revision der Zuger Ortsplanung

- Der KSVZ ist mit den Frei- und Naherholungsräumen mässig zufrieden.
 - Littering und fehlende Sitzgelegenheiten werden explizit als Mängel genannt.
- Die drei Massnahmen in der Zuger Innenstadt – verkehrsarme Vorstadt, Niedriggeschwindigkeitsregime und einfacher Zentrumstunnel – werden befürwortet.
 - Im Raum Katastrophenbucht solle die Stadt dem Aspekt Beschattung durch mehr Bäume Rechnung tragen und mehr Sitzgelegenheiten anbieten.
 - Der Zentrumstunnel wird zwar befürwortet, aber eine gewisse Skepsis besteht hinsichtlich der Kosten.
- Für den KSVZ soll das bestehende Fuss- und Velowegnetz verbessert werden.
 - Hierbei ist es gerade aus Sicht der Seniorinnen und Senioren besonders wichtig, auf eine angemessene Trennung von Fussgängern und Velofahrern zu achten.
- Der KSVZ weist darauf hin, dass für seniorengerechte Bewegungsräume Haltestellen zum Ein- und Aussteigen angedacht werden müssen, insbesondere in der Nähe von stark genutzten Orten.
- Der KSVZ regt an, an stark frequentierten Plätzen hindernisfreie, öffentliche Toiletten zu installieren, so dass der Gang zur Toilette auch ohne Konsumzwang in einem Gastronomiebetrieb möglich ist.
 - Der KSVZ verweist auf das Modell «nette Toilette», welches in einigen Schweizer Städten eingeführt wurde. Angeregt wird, dass die Stadt Beiträge an die Restaurationsbetriebe ausrichte, damit Seniorinnen und Senioren die dortigen Toiletten auch ohne Konsum nützen dürfen.
- Die Stossrichtung des Zuger Ortsplanungsprojektes wird vom KSVZ positiv als vielversprechend gewürdigt.

Stellungnahme: Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB)

Vorbemerkungen

- Die ZVB weist auf die Zufriedenheit der Stadt Zugerinnen und Zuger mit der ZVB sowie das erwartete Wachstumspotenzial des öV von ca. 35% bis im Jahre 2040 hin. Es wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr Rahmenbedingungen und Infrastrukturen benötige. Diese seien bei der Ortsplanungsrevision zu berücksichtigen, damit die ZVB ihren Auftrag erfüllen könne.
 - Der ZVB erinnert in diesem Zusammenhang an die fünf Grundsätze für einen wirkungsvollen öV, die es bei Revision der Ortsplanung Zug mit zu beachten gelte.
- Die ZVB nimmt explizit nur zu jenen Fragen Stellung, welche den öffentlichen Verkehr betreffen.
- Für die ZVB ist eine gesamtheitliche Betrachtung und Diskussion der Mobilität wichtig, weshalb der Fragebogen als sehr Velo- und Fussgänger-lastig empfunden wird.
- Seitens der ZVB ist man bereit, aktiv am Prozess der Revision der Zuger Ortsplanung mitzuwirken.

Stellungnahme zur Revision der Zuger Ortsplanung

- Die ZVB kann sich eine verkehrsarme Vorstadt vorstellen.
 - Voraussetzung sei, dass der öV im Pulk mitfahren könne, Fahrbahnhaltestellen eingerichtet würden und der öV an den Knotenpunkten bevorzugt werde.
 - Wichtig ist der ZVB, dass eine verkehrsarme Vorstadt nicht zu längeren Fahrzeiten führe.
 - Seitens ZVB wird empfohlen, den Verkehr ausserhalb des Zentrums mit Pfortneranlagen zu dosieren.
- Ein Niedriggeschwindigkeitsregime muss gemäss ZVB differenziert betrachtet werden, da diese Massnahme von der baulichen Ausgestaltung abhängt.
 - Eine Geschwindigkeitsreduktion wird nicht befürwortet, wenn dadurch die Reisegeschwindigkeit der Fahrgäste oder die Sicherheit (Thema Rechtsvortritt) sinke sowie die Gefahr bestehe, dass der öffentlichen Verkehr an Attraktivität verliere.
- Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs stelle sich in der Stadt Zug das spezifische Problem der Wendemöglichkeiten. So könnte z.B. ein Kreisels bei der Baarerstrasse / Gotthardstrasse den Verkehr in Zug etwas entlasten.

Stellungnahme: Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Zug (VCS)

Vorbemerkungen

- Der VCS Zug nutzte die Mitwirkung, um neben der Online-Erhebung eigene Vorschläge und Konzepte für die Ortsplanung respektive Mobilitätskonzepte für die Stadt Zug einzubringen.

Stellungnahme zur Revision der Zuger Ortsplanung

(Die Antworten auf die gestellten Fragen sind nicht bekannt.)

- Der VCS lieferte mit «Promenade Zug»* einen umfassenden, konkreten Vorschlag für eine künftige Verkehrsführung in der Zuger Innenstadt.
- Auf den kürzesten Nenner gebracht, soll
 - der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Zug verflüssigt und reduziert werden.
 - eine grosse mIV-freie Einkaufszone geschaffen werden.
 - die Infrastruktur für Velofahrende und Fussgänger aufgewertet werden.
- Ergänzend werden Skizzen für ein Velodienstleistungszentrum am Bahnhof Zug eingereicht.

* Für Details verweisen wir auf die umfangreiche Dokumentation.

mrc marketing research & consulting ag

Gotthardstrasse 31

6300 Zug

041 720 18 85 | info@mrc.ch | www.mrc.ch