



**Kleine Anfrage von Tabea Estermann
betreffend Mobilitätskonzept und Gesamtverkehrsmodell**

Antwort des Regierungsrats
vom 4. April 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. März 2023 hat Kantonsrätin Tabea Estermann, Zug, die Kleine Anfrage betreffend Mobilitätskonzept und Gesamtverkehrsmodell eingereicht. Der Regierungsrat nimmt zu den darin gestellten Fragen wie folgt Stellung:

1. *Welches Dokument dieser Unterlagen ist «das Mobilitätskonzept»? Ist die Gesamtheit aller Unterlagen «das Mobilitätskonzept» oder gibt es ein spezifisches Dokument, welches Mobilität als gesamtheitliches Bedürfnis der Bevölkerung konzeptionell diskutiert?*
 - a) *Falls es ein spezifisches Dokument gibt, wo ist dieses zugänglich?*
 - i. *Falls es nicht öffentlich zugänglich ist, frage ich das Dokument mit Verweis auf das Öffentlichkeitsprinzip an.*

In Form eines gesonderten Berichts existiert kein eigentliches Konzeptpapier «Mobilitätskonzept». Die laufende Richtplananpassung (Vorlage Nr. 3487: Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans [G Grundzüge und M Mobilität inklusive Mobilitätskonzept und Umfahrungen Unterägeri und Zug]) – als Resultat eines langen Prozesses – ist das Mobilitätskonzept. Einen Überblick über die Grundgedanken des Mobilitätskonzepts gibt das Dokument «Mobilitätskonzept Rohling Text». Dieses beinhaltet u. a. auch den Aspekt «Mensch» und kann unter der in der Kleinen Anfrage erwähnten Homepage <http://www.mobilitaetzug.info> abgerufen werden.

2. *Welche Daten wurden für die Erstellung des Mobilitätskonzepts neu erhoben?*

Spezifische Daten für die Erstellung des Mobilitätskonzepts wurden keine erhoben. Datenerhebungen (z. B. Verkehrszählungen, Frequenzen im öffentlichen Verkehr, Befragungen im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr etc.) im Bereich Mobilität sind laufende Aufgaben und werden entsprechend regelmässig aktualisiert. Umfangreiches Grundlagenmaterial ist auf der bereits erwähnten Homepage <http://www.mobilitaetzug.info> in den Dokumenten «Grundlagenbericht zum Mobilitätskonzept», «Karte zum Mobilitätskonzept» und «Agglomerationsprogramm 4. Generation; alle Unterlagen» zu finden.

3. *Welche Modelle / wissenschaftlichen Methoden wurden in der Erstellung des Mobilitätskonzepts angewendet?*

Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts auf der vorliegenden Stufe ist keine exakte Wissenschaft. Das Verhalten des verkehrsteilnehmenden Individuums spielt eine zentrale Rolle und wird in den meisten Fragestellungen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung mittels durchschnittlicher Verhaltensweisen abgebildet. Wissenschaftliche Aspekte wurden in Phase 2 des Mobilitätskonzepts durch zahlreiche Expertinnen- und Expertengespräche und durch das Fachwissen spezialisierter Büros abgeholt und integriert. Die entsprechenden Gesprächsnotizen sind ebenfalls unter <http://www.mobilitaetzug.info> abrufbar. Eine wichtige Grundlage für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung stellt das kantonale Verkehrsmodell GVM-ZG dar (siehe dazu Beantwortung der Fragen 6 und 7).

4. *Wie wurde das Bedürfnis nach Mobilität unabhängig vom Verkehrsträger erhoben?*
a) *Wie wurde erhoben, welche Strecken von wie vielen Personen zu einer bestimmten Zeit zurückgelegt werden?*

Das Mobilitätskonzept ist eine für den ganzen Kanton gültige Gesamtbetrachtung. Kennzahlen zum Verhalten der im Kanton Zug verkehrenden Personen leiten sich insbesondere aus Auswertungen von gesamtschweizerischen Befragungen (z. B. Mikrozensus Mobilität und Verkehr), mindestens teilweise kantonsbezogenen bzw. schweizerischen Kennwerten zum Verkehrsverhalten sowie statistischen Daten (Verkehrszählungen auf der Strasse, Frequenzerhebungen im öffentlichen Verkehr etc.) ab. Diese Grundlagen bilden u. a. wiederum den Input für das kantonale Gesamtverkehrsmodell GVM-ZG. Daraus können Tageswerte und Spitzenstundenbelastungen auf Strassen (Anzahl Fahrzeuge) und im öffentlichen Verkehr (Anzahl Personen) abgeleitet werden.

5. *Wie wurde die Frage studiert, welcher Anteil Binnen-, Quell-, Ziel- oder Durchfahrtsverkehr ist?*

Die Frage nach Anteilen von Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr steht immer in direkter Abhängigkeit zum Bezugsgebiet und zu konkreten Fragestellungen für ein Untersuchungsgebiet. Je grösser ein Gebiet gewählt wird, desto grösser werden z. B. die Anteile des Binnenverkehrs. Anteile des Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs für ein bestimmtes Bezugsgebiet können mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell GVM-ZG bestimmt werden. Die Anteile des Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs für das ganze Kantonsgebiet sind für konzeptionelle Aussagen nicht relevant.

6. *Wo ist dieses Gesamtverkehrsmodell zugänglich? Falls es nicht öffentlich zugänglich ist, frage ich es mit Verweis auf das Öffentlichkeitsprinzip an.*

Ein Verkehrsmodell ist eine Computeranwendung und dient der Modellierung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsflusses. Das kantonale Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zug GVM-ZG ist ein makroskopisches Verkehrsnachfragemodell und dient meist projektbezogen für die Herleitung von Verkehrsprognosen. Als Gesamtverkehrsmodell bildet es den Verkehr auf der Strasse und im öffentlichen Verkehr ab. Die notwendige Software kann nicht frei zur Verfügung gestellt werden und ist daher nicht öffentlich zugänglich. Auswertungen aus diesem Modell (z. B. Belastungspläne für die Zeithorizonte 2017 und 2040, für den Tagesverkehr sowie für die Morgen- und Abendspitzenstunde) können auf Anfrage erstellt und zur Verfügung gestellt werden. Verkehrsingenieurbüros, die im Besitz der notwendigen Software sind, können nach Unterzeichnung einer Nutzungsvereinbarung detailliertere Grundlagen des GVM-ZG beziehen und damit eigene Arbeiten ausführen.

7. *Wie steht das Gesamtverkehrsmodell im Zusammenhang/Abhängigkeit mit dem Mobilitätskonzept?*

Das Gesamtverkehrsmodell ist eine der zahlreichen Grundlagen für das Mobilitätskonzept, welche in Phase 1 des Konzepts geschaffen oder aktualisiert worden sind.

Regierungsratsbeschluss vom 4. April 2023