

Amt für Raum und Verkehr
Richtplananpassung 19/1
Aabachstrasse 5
Postfach
6301 Zug

Per E-Mail an: info.arv@zg.ch

Steinhausen, 23. Juni 2021

Vernehmlassung Anpassung kantonaler Richtplan 22/1

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Zuger Wirtschaftskammer bedankt sich für die Zustellung der Unterlagen und die Einladung, zu den geplanten Massnahmen «Anpassung kantonaler Richtplan» Stellung zu nehmen.

Grundsätzliches

Wir erachten die Anpassungen des kantonalen Richtplans als ausgewogen und notwendig. Die ZWK hat sehr „breite“ Interessen zu vertreten, die auch gegenläufig sein können. Die Wirtschaft als Gesamtes ist unser Fokus, d.h. vom Kleingewerbler bis zur börsenkotierten Unternehmung. Wir erachten es als unseren Job, deren Interessen zu vertreten und möglichst optimale Bedingungen für sie zu schaffen; Standortattraktivität ist das Stichwort.

Aeussere Lorzenallmend / S 1

Die ZWK ist mit den Anpassungen einverstanden.

Verkehrsintensive Einrichtungen / S 4

Die Anpassung des Geltungsbereiches ist nachvollziehbar und akzeptiert.

Neuer Mittelschulstandort Rotkreuz / S 9

Wir unterstützen den u.E. optimalen Standort Rotkreuz, insbesondere, wenn man die Schwierigkeiten in der Gemeinde Cham in den letzten Jahren in Erwägung zieht. Eine bessere Lösung gibt es nicht.

Mobilitätskonzept

Nachfolgend kommentieren wir die 7 Kernsätze.

G 7.1 Mobilität stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt.....

Die auf diesem Kernsatz basierende Grundannahme finden wir sehr gut und unterstützen diese. Es ist eine pragmatische, zugerische Lösung die zielführend sein wird. Speziell unterstreichen wir das Wort verursachergerecht, was nichts anderes bedeutet, als dass jeder Verkehrsträger seine Kosten bezahlt. Auch die auf S.46 erwähnten E-Fahrzeuge haben die entsprechenden Abgaben zu leisten. Es ist als falsch anzunehmen, dass E- Fahrzeuge auch in Zukunft keine Steuern mehr abliefern müssen. Das Gegenteil ist der Fall.

G 7.2 Zugerinnen und Zuger bewegen sich.....

Die Zusammenfassung der Mobilitätsaufgaben in der gleichen Direktion unterstützen wir. Der Begriff Mobilitätsmanagement ist zu schärfen.

G 7.3 Kanton und Gemeinden fördern....

Die Grundsätze, die hier formuliert werden, unterstützen wir. Die flexible Nutzung der Flächen ist gut, es muss aber vermieden werden, dass Langsamverkehr (Fussgänger, Velos) in den Schnellverkehr integriert wird, denn dadurch wird das gesamte System verlangsamt, was nicht die Idee sein kann.

Zu Pkt 1.4. (Verkehrsspitzen):

Wir unterstützen diesen Punkt, machen aber darauf aufmerksam, dass das Primat des Handelns bei der Wirtschaft bleibt. Wenn z.B. auf einer Baustelle um 7 Uhr begonnen werden muss, ist das so. Dasselbe gilt für die übrige Industrie, die sich an Arbeitsgesetze, aber auch an den Markt halten muss.

Zu ergänzen ist ein Punkt 1.5.:

Der Kanton lanciert sofort die Umrüstung sämtlicher LSA auf die neuste Generation (radargesteuert). Damit ist Digitalisierung nicht mehr ein Schlagwort, sondern wir füllen es mit Inhalt. Das heisst, wir nutzen zügig die aktuell verfügbaren technologischen Mittel, um die Mobilität schnell flächen- und energieeffizient zu machen.

Absatz 3 ist zu streichen. Ein Richtplan zeigt nur, was zu tun ist und nicht, was nicht zu tun ist. Im Grundsatz sind wir aber mit der Aussage einverstanden.

G 7.4 Der Kanton strebt für die Mobilität den Grundsatz „pay per use“ an...

Obwohl der Grundsatz (pay per use) in vielen Bereichen unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens stimmt, öffnen wir damit die Büchse der Pandora. Wir sind überzeugt, dass der Begriff „pay per use“ zügig durch Mobility Pricing abgelöst wird, was wir kategorisch ablehnen,

Wir sind aber dezidiert der Meinung, dass dies nicht auf Kantonsebene geregelt werden kann, da man damit zum einen potentielle Standortvorteile aufgibt, und zum anderen Wettbewerbsverzerrungen herbeiführt, was nicht im Sinne der Wirtschaft ist. Der Kanton Zug soll sich dezidiert aus weiteren Pilotprojekten raushalten. Eine rein kantonale Lösung lehnen wir ab.

Bei einer Einführung fürchten wir einen negativen Effekt.

Es ist offensichtlich, dass es sich bei der angestrebten Preisdifferenzierung eben nicht um „Pay per use“ handelt. In diesem Fall würden zwei Verkehrs-(Mobilitätsteilnehmer), die dieselbe Strecke zu unterschiedlichen Zeiten nützen, verschieden stark belastet werden, obwohl die konsumierte Mobilitätsleistung die gleiche ist.

Man vergisst aber, dass äussere Rahmenbedingungen das Verhalten beeinflussen.

Nicht zu unterschätzen ist die damit verbundene Splittung der Mobilitätscommunity in solche, die sich das leisten können und andere, die sich das nicht leisten können. Diese Aussage gilt nicht nur für die Wirtschaft. Die Gefahr der Bildung einer Zweiklassengesellschaft ist evident.

Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass ein Pay per Use System für alle, d.h. Fussgänger, Langsam-, Schnellverkehr, OeV usw. gelten würde, was zu grossen politischen Diskussionen führen würde. Man stelle sich vor, wir müssen den Fussgängern beibringen, dass sie für ihren Spaziergang ab sofort bezahlen müssten...

Wir schon erwähnt, sind wir nicht der Meinung, dass E-Mobilität ihren Beitrag an den Kosten nicht bezahlen muss.

G 7.5. Infrastruktur...

Diese Inhalte unterstützen wir weitgehend. Wichtig ist aber eine klare Prioritätensetzung und die Punkte anzugehen, die am schnellsten Wirkung zeigen; bestehende Lösungen sind einfacher zu verbessern, als neue Trassen zu entwickeln. Wichtig ist die Infrastruktur möglichst effizient zu bewirtschaften und zu digitalisieren, erwähnt haben wir das Beispiel der Lichtsignalanlagen auf dem heutigen Standard.

Die Flächennutzung ist zu optimieren, aber es darf keine Vermischung innerhalb der Flächen zwischen Langsamverkehr und Schnellverkehr geben. Dadurch würde das gesamte System verschlechtert.

G 7.6 Abstimmung der Infrastruktur auf Mobilität und Siedlungen...

Wir sind mit diesen Inhalten einverstanden.

G 7.7 Digitalisierung

Dieses Kapitel ist fundamental wichtig, nur muss das bisherige Schlagwort mit konkretem Inhalt gefüllt werden.

Wichtig ist, zügig im Markt zu eruieren, wer schon was weiss und hat. Wir wissen, dass der Kanton Aargau diesbezüglich schon weit ist. Also ist es intelligent und effizient, dieses Know-how abzuholen.

Für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen danken wir bestens und stehen Ihnen bei allfälligen Fragen gerne zur Verfügung. Wir sind dankbar, nach der Vernehmlassung zu einer Informationssitzung eingeladen zu werden, um mehr über die Eingaben zu erfahren.

Freundliche Grüsse

Zuger Wirtschaftskammer

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AR', with a long vertical stroke extending upwards from the top of the 'R'.

Adrian Risi
Vorstandsmitglied
Vorsitzender Infrastrukturausschuss

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'KKofler', written in a cursive style.

Karin Kofler
Geschäftsführerin