



Städtebericht Zug

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 07. März 2025

Publikation: 03.04.2025: Publikation der Communiqués / Berichte (Sperrfrist)

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	BEFUNDE	7
2.1	Zug im Städtevergleich	7
2.2	Zug im Vergleich mit Agglomerationsgemeinden	15
2.3	Spezifische Fragen für den Raum Zug.....	20
3	SYNTHESE	24
4	ANHANG	25
4.1	gfs.bern-Team	25

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität SKM, eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit einer Online-Befragung zum Thema urbane Mobilität. Die Studie ist als Wiederholung der im Jahre 2018 durchgeführten Befragung in interessierten Städten und Gemeinden konzipiert.

In der aktuellen Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung der teilnehmenden Städte rund um Mobilität erfasst. Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht nur das Nutzungsverhalten. Ziel war es die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zum Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, Ausgaben für Verkehr und Mobilität sowie Shared Mobility zu messen.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im September 2024 mit Vertreter:innen der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend gemeinsam finalisiert. Der vorliegende Gesamtbericht schliesst die Berichterstattung ab, wobei eine vergleichende Perspektive zwischen den teilnehmenden Städten im Fokus ist.

1.2 Befragung und Stichprobe

Befragt wurden insgesamt 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren in zehn Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Winterthur, Zürich, Zug). In den Städten Bern (Muri b. Bern, Köniz), Luzern (Horw, Ebikon), Winterthur (Seuzach) und Zug (Baar, Cham) wurden zusätzlich insgesamt sieben Agglomerationsgemeinden befragt. Die Resultate in den Agglomerationsgemeinden werden in den Städteberichten jeweils in einem separaten Unterkapitel behandelt und mit den Resultaten in den Kernstädten verglichen. Alle anderen Darstellungen und Analysen beziehen sich jeweils auf die Kernstädte. Die Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städte und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und ihre beiden Agglomerationsgemeinden, wo keine Adressen für die Studie zur Verfügung gestellt wurden und auf Adressen eines Adressbrokers zurückgegriffen wurde. Die Ziehung erfolgte per Zufallsprinzip, um eine in Bezug auf die Grundgesamtheit repräsentative Stichprobe zu erhalten. Zuständig für die Stichprobenziehung waren die entsprechenden Behörden in den Städten.

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit über alle Städte gesehen einer Ausschöpfung von 26 Prozent. In den Agglomerationsgemeinden der Stadt Zug wurden 1'500 (Baar) respektive 1'000 Personen (Cham) eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Die Rücklaufquote beträgt in der Stadt Zug 25 Prozent, in Baar 26 Prozent und in Cham 30 Prozent.

Nach rund der Hälfte der Befragungszeit wurden schriftliche Erinnerungsschreiben verschickt, um die angestrebten 1'000 Interviews pro Stadt zu erreichen. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, zur Auftraggeberin sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet.

Bei einigen Auswertungen wurden die Städte nach Grösse eingeteilt, wobei Basel, Bern, Winterthur und Zürich als grosse Städte gelten, während Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion und Zug der Gruppe der kleinen und mittleren Städte zugeordnet wurden.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits 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. Durch die Zufallsauswahl bei der Adressziehung sowie die soziodemografische Gewichtung der Resultate wurde in der vorliegenden Studie hohe Repräsentativität angestrebt.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeberin	Städtekonferenz Mobilität SKM
Grundgesamtheit	Einwohner:innen der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind Eingeteilt in grosse Städte (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) und kleine/mittlere Städte (Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Zug)
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	nach Alter und Geschlecht quotierte Zufallsstichprobe pro Stadt
Befragungszeitraum	28. Oktober– bis 22. Dezember 2024
Stichprobengrösse	<p>N Total = 15'372</p> <ul style="list-style-type: none"> • N Basel = 1142 • N Bern = 1317 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Muri b. Bern = 378 (Städtebericht) ○ N Köniz = 401 (Städtebericht) • N Fribourg = 1281 • N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (Städtebericht) ○ N Ebikon = 285 (Städtebericht) • N Nyon = 1282 • N Schaffhausen = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (Städtebericht) • N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (Städtebericht) ○ N Cham = 300 (Städtebericht) • N Zürich = 1195
Stichprobenfehler	±1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit Bei N = 1000 ±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln

2 Befunde

2.1 Zug im Städtevergleich

Die Art und Weise, wie wir täglich zur Arbeit gelangen, prägt den Alltag der Menschen und hat einen grossen Einfluss auf die empfundene Lebensqualität. Bei der Wahl des Verkehrsmittels können sowohl persönliche Vorlieben als auch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur eine Rolle spielen.

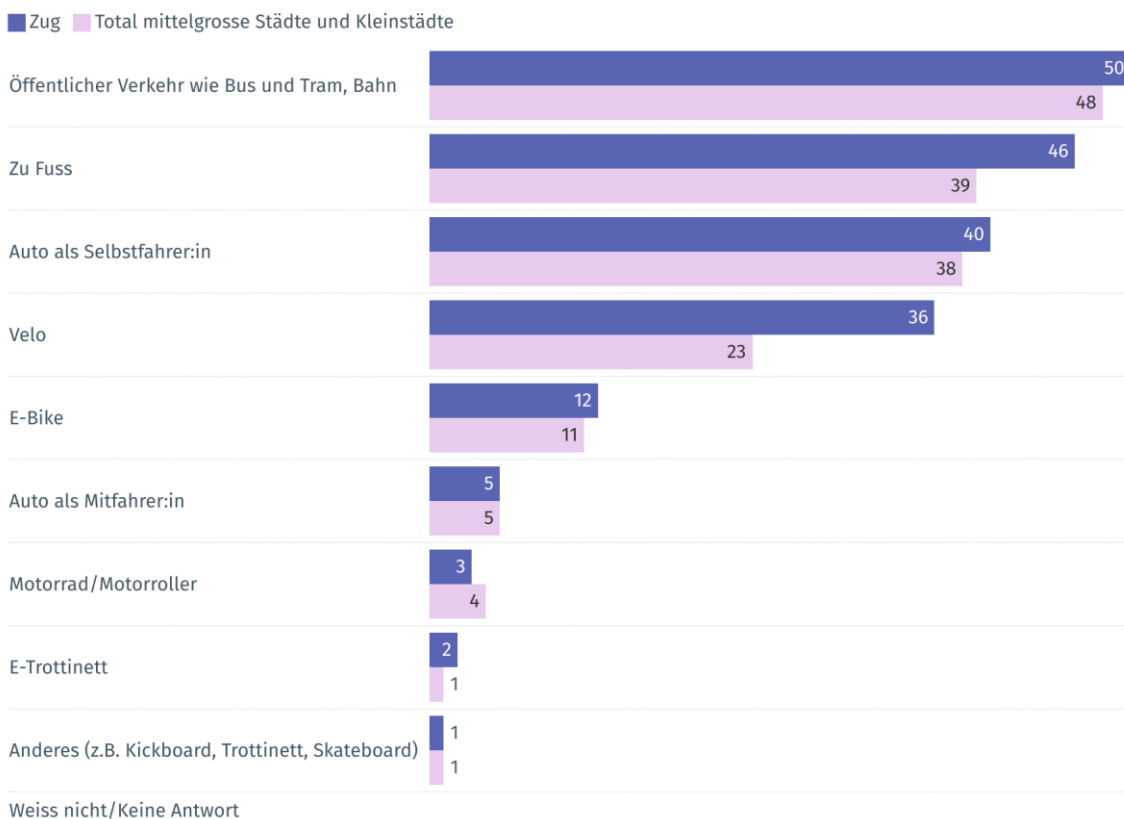
Der Grossteil der Zuger:innen setzt auf den öffentlichen Verkehr als Fortbewegungsmittel, um zur Arbeit oder zur Ausbildung zu gelangen (50%). Damit liegen die Befragten ziemlich im Durchschnitt der vergleichbar grossen Städte. Ganze 46 Prozent geben zudem an, dass sie den Arbeits- oder Ausbildungsweg zu Fuss bestreiten, was wiederum für die gute Erreichbarkeit relevanter Infrastruktur in diesem Kontext spricht. So bewegen sich denn auch deutlich mehr Zuger:innen zu Fuss fort, als der Durchschnitt aller befragten mittleren und kleinen Städte (39%). Ebenfalls klar über dem Durchschnitt liegt die Fortbewegung mit dem Velo (+13 Prozentpunkte [Pp.]). Das Auto wird in der Stadt Zug ähnlich oft fürs Pendeln genutzt, wie in vergleichbar grossen Städten. Andere Fortbewegungsmittel wie E-Bike, Motorrad oder E-Trottinett spielen in diesem Kontext eine weniger wichtige Rolle.

Grafik 1

Regelmässige Fortbewegungsmittel in der Arbeitszeit/Ausbildungszeit

Wie bewegen Sie sich an Ihrem Wohnort regelmässig (mindestens zweimal pro Woche) fort? Denken Sie zuerst an die Fortbewegung während Ihrer Arbeitszeit/Ausbildungszeit (inklusive Arbeitsweg)

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche unterwegs sind, um zur Arbeit/Ausbildung zu gelangen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zug=828, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=5381)

In der Freizeit ist die Wahl der Fortbewegungsmittel insgesamt vergleichbar, mit dem Unterschied, dass der Fussverkehr an Bedeutung gewinnt: 68 Prozent der Zuger:innen bewegen sich in ihrer Freizeit regelmässig zu Fuss. Das sind 7 Pp. mehr als in Städten vergleichbarer Grösse. Eine Mehrheit von 56 Prozent setzt in der Freizeit auf den ÖV und bewegt sich damit in einem ähnlichen Rahmen wie der Durchschnitt. Das Autofahren belegt wiederum den dritten Platz (50%, -2 Pp. gegenüber Durchschnitt).

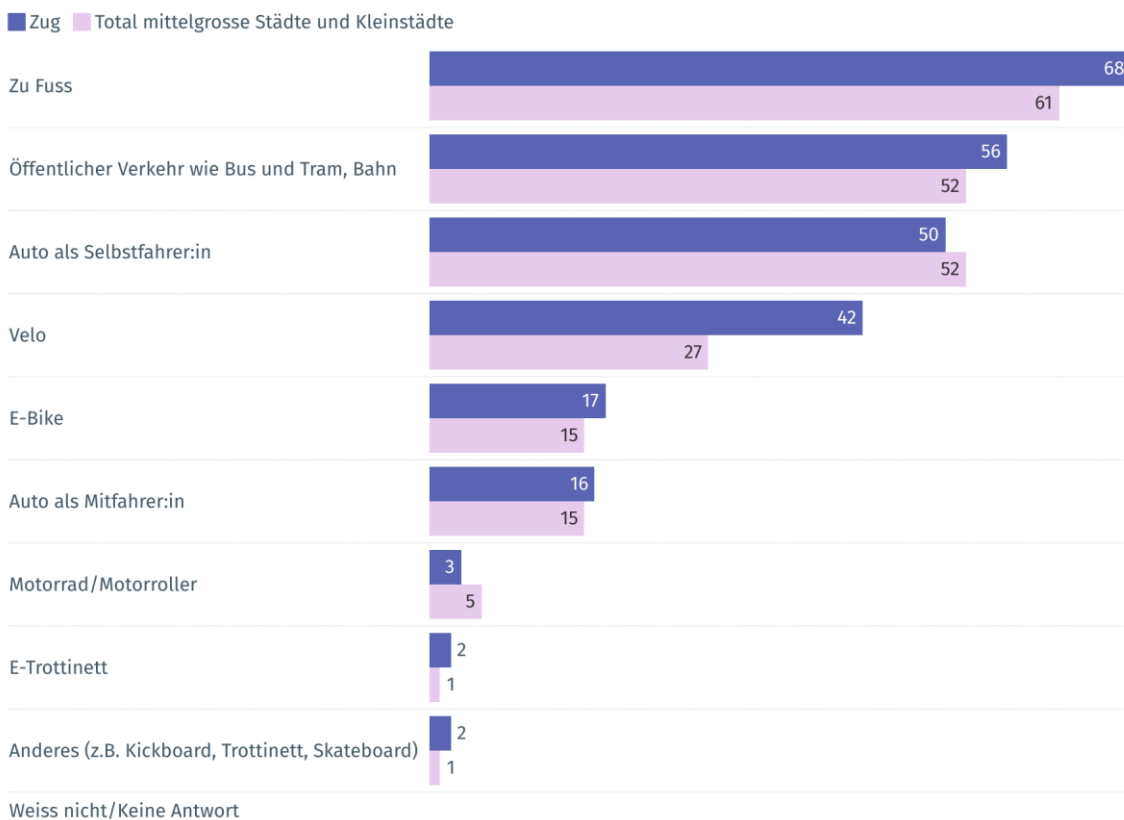
Mit 42 Prozent sind in der Freizeit 6 Prozent mehr mit dem Velo unterwegs als dies im Arbeitsalltag der Fall ist. Damit liegen die Zuger:innen auch deutlich über dem Durchschnitt aller befragten mittelgrossen/kleinen Städte, wo lediglich 27 Prozent auf das Velo als regelmässiges Fortbewegungsmittel in der Freizeit setzen. Analog zum Arbeitsalltag haben auch in der Freizeit E-Bike, Motorrad und E-Trottinett in der Freizeit eine geringe Bedeutung als Mittel zur Fortbewegung. Insgesamt spielen insbesondere der Gang zu Fuss und der öffentliche Verkehr eine grosse Rolle in der Stadt Zug. Ein Teil der Bevölkerung nutzt auch das Auto. Die Bedeutung des Langsamverkehrs wird aber gerade mit der vergleichsweise starken Nutzung des Velos nochmals deutlich.

Grafik 2

Regelmässige Fortbewegungsmittel in der Freizeit

Wie bewegen Sie sich an Ihrem Wohnort regelmässig (mindestens zweimal pro Woche) fort? Denken Sie nun an die Fortbewegung während Ihrer Freizeit.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche während ihrer Freizeit unterwegs sind



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zug=1054, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=6614)

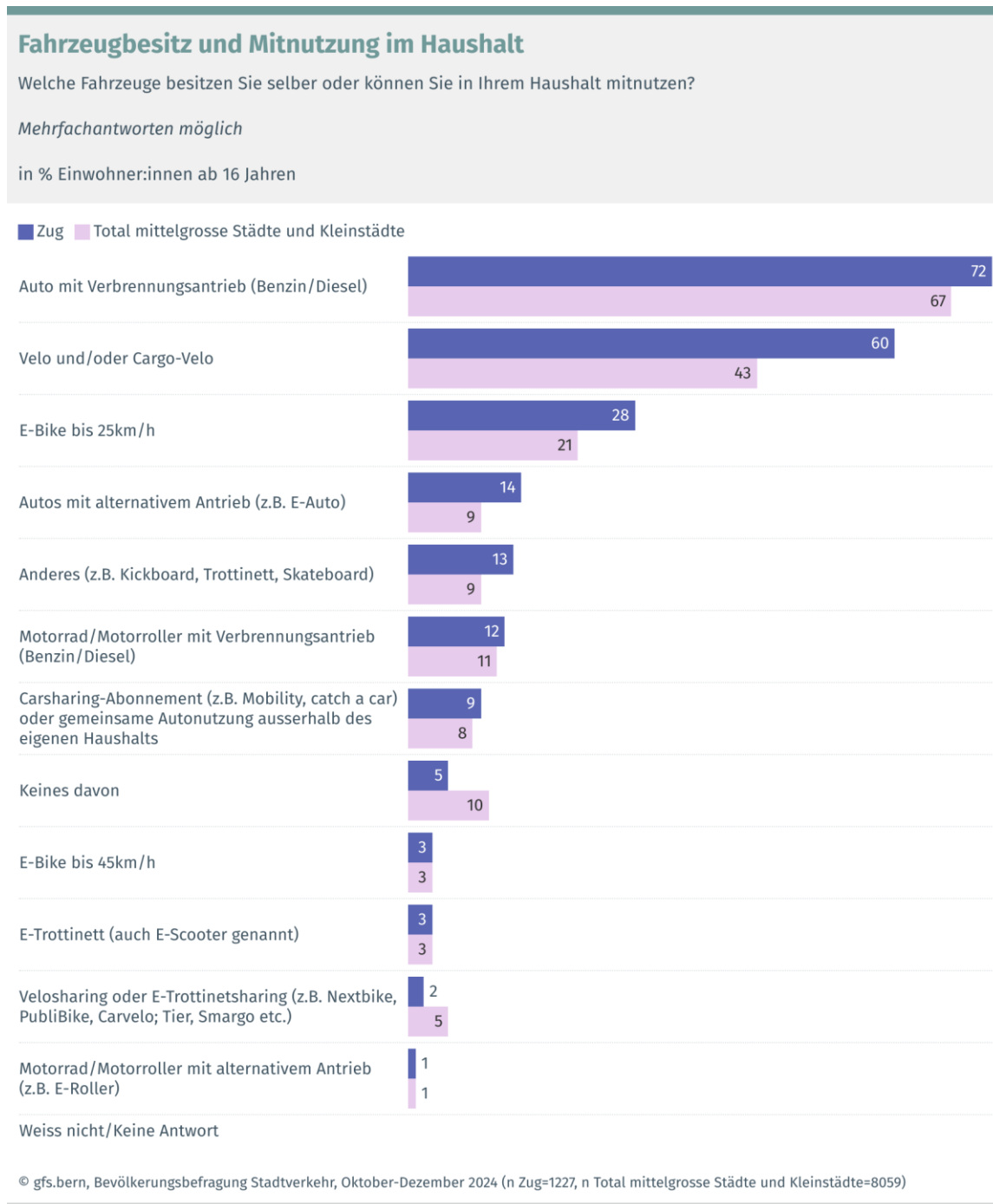
Die starke Nutzung des Velos schlägt sich dann auch erwartungsgemäss in der Frage nach dem Besitz bestimmter Fortbewegungsmittel nieder: 60 Prozent der Zuger:innen geben an, im Besitz eines Velos und/oder Cargo-Velos zu sein. Dies sind 17 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt der Städte vergleichbarer Grössenordnung. Addiert man den Wert der Angabe zum E-Bike dazu, dann sind gar 8 von 10 Personen in Zug im Besitz eines Zweirades. Der Besitz, respektive die Mitnutzung eines Autos mit Verbrennungsantrieb, fällt mit 72 Prozent leicht höher aus als im Durchschnitt (67%). Diese Beobachtung gilt ebenfalls für Autos mit alternativem Antrieb (+5 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt).

Der Trend hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln spiegelt sich auch im Vergleich mit der Erhebung aus dem Jahr 2019 wider. Das Auto bleibt zwar nach wie vor das meistverbreitete Verkehrsmittel und der Anteil an Personen, welche im Besitz eines Velos oder Cargo-Velos sind, ist im Vergleich zu 2019 rückläufig. Letzteres dürfte aber auch dadurch zu erklären sein, dass der Anstieg bei den E-Bikes im Vergleich zu 2019 dafür umso grösser ist, die damals eine weitaus geringere Verbreitung hatten. So zeigt sich denn auch im

Bereich der Autos mit alternativem Antrieb ein deutlicher Anstieg (+10 Prozentpunkte im Vergleich zu 2019).

Die Nutzung von Carsharing-Angeboten und anderen Alternativen zur klassischen Fahrzeugnutzung bleibt konstant.

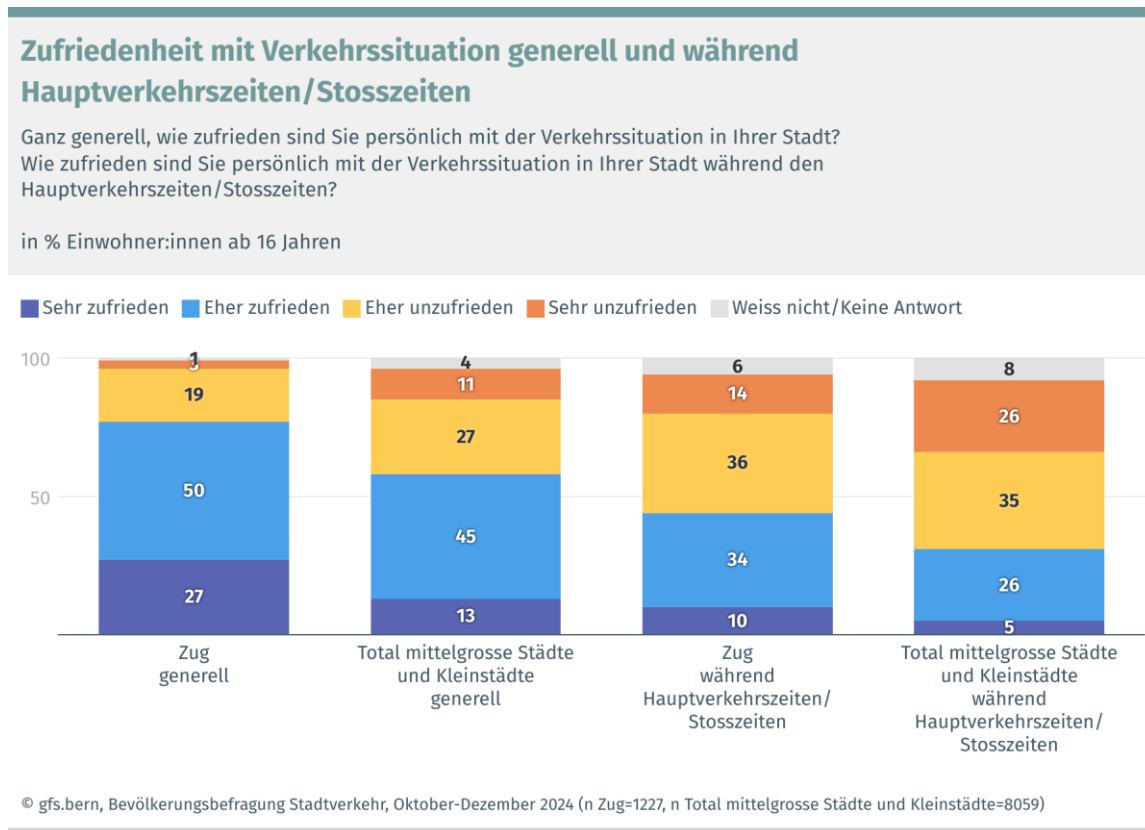
Grafik 3



Eine überwiegende Mehrheit von 77 Prozent der Zuger:innen ist mit der generellen Verkehrssituation in der Stadt Zug eher/sehr zufrieden. Dieser Wert entspricht nahezu exakt dem Wert aus der ersten Erhebung im Jahr 2019, was auf eine anhaltend hohe Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Stadt Zug hindeutet. Damit liegt ihre Zufriedenheit auch deutlich über dem Durchschnitt vergleichbar grosser Städte (58%). Getrübt wird

die Zufriedenheit durch hohes Verkehrsaufkommen. So sinkt der Anteil der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation während Stosszeiten auf 44 Prozent, womit sich nur noch eine Minderheit zufrieden zeigt. Im Städtedurchschnitt sinkt dieser Wert gar auf 31 Prozent.

Grafik 4



Die hohe Unzufriedenheit während den Stosszeiten dürfte mit der hoch empfundenen Beeinträchtigung durch Verkehrsbehinderungen einhergehen: Mit klarem Abstand fühlen sich die Zuger:innen am häufigsten durch solche Verkehrsbehinderungen an ihrem Wohnort in ihrer Mobilität beeinträchtigt (52%). Dass der motorisierte Individualverkehr trotz starker Nutzung des Langsamverkehrs nicht zu vernachlässigen ist, zeigt sich unter anderem darin, dass sich die Zuger:innen am zweithäufigsten durch Mangel an Parkplätzen beeinträchtigt fühlen. Diese Wahrnehmung ist bei denjenigen, die das Auto vermehrt nutzen, erwartungsgemäss präsenter, als bei jenen, die eher auf das Velo setzen.

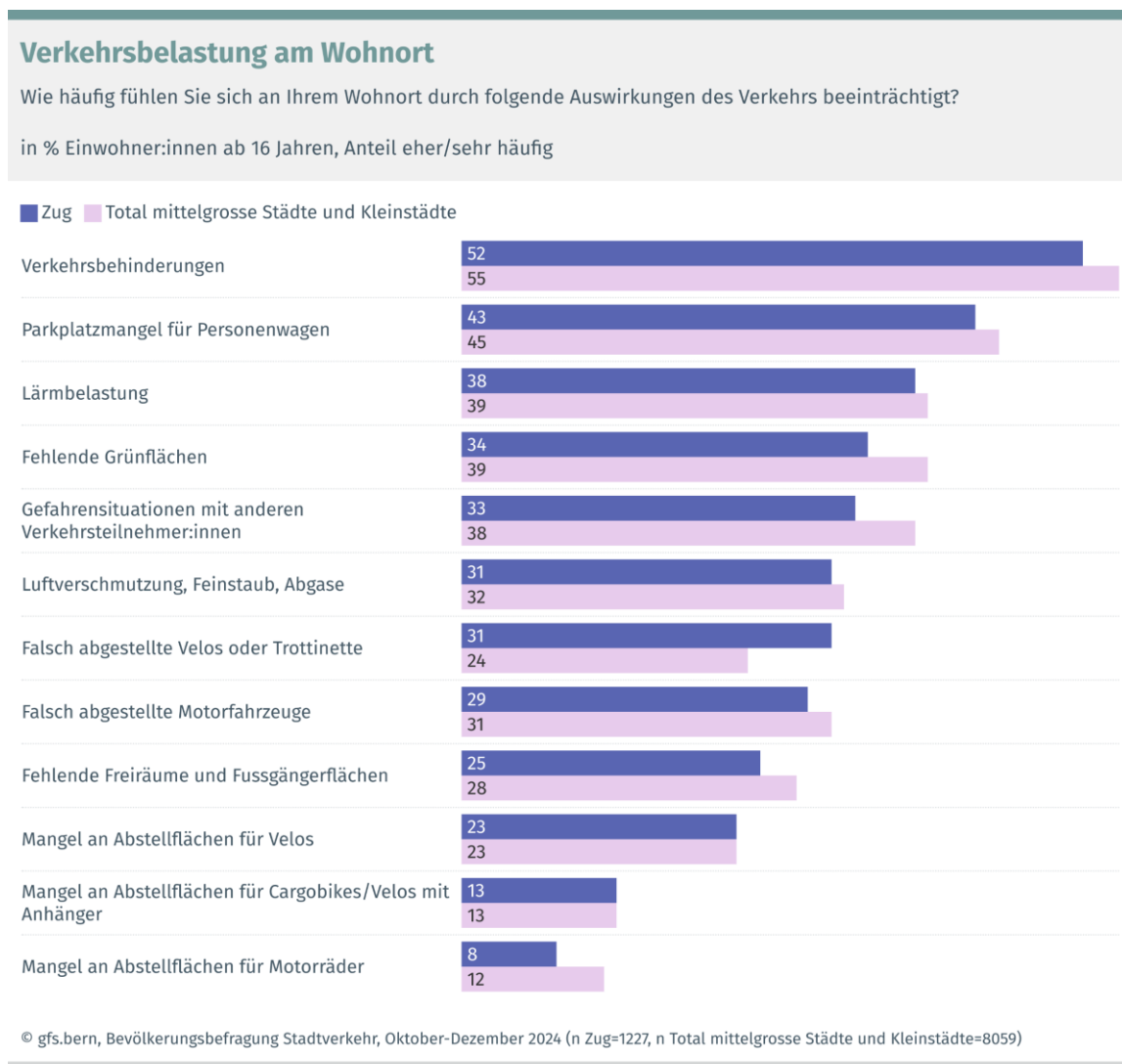
Nebst der Lärmbelästigung (38%) und den Gefahrensituationen in Verbindung mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen (33%) fühlen sich die Zuger:innen auch in ökologischen Aspekten durch Auswirkungen des Verkehrs gestört: So gibt jeweils rund ein Drittel der Befragten in der Stadt Zug an, sich durch fehlende Grünflächen und Luftverschmutzung beeinträchtigt zu fühlen. All diese vier Auswirkungen werden aber im Vergleich zum Durchschnitt ähnlich grosser Städte in geringerem Masse als Störung empfunden.

Wo sich die Zuger:innen im Vergleich mit dem Durchschnitt hingegen klar öfters beeinträchtigt fühlen, ist bei falsch abgestellten Velos oder Trottinette. 31 Prozent fühlen sich

durch diesen Umstand eher/sehr häufig beeinträchtigt, während es im Durchschnitt mittelgrosser und kleiner Städte nur 24 Prozent sind. Eine mögliche Erklärung hierfür könnte fehlende Infrastruktur sein, welche ein korrektes Abstellen dieser Verkehrsmittels verhindert, oder schlicht die Gegebenheit, dass Velos im Vergleich zum Durchschnitt von den Zuger:innen deutlich häufiger genutzt werden.

Die Zuger:innen nehmen die Verkehrsbelastung insgesamt heute noch genauso wahr wie im Jahr 2019. Insbesondere fühlen sie sich nach wie vor von den gleichen drei Auswirkungen des Verkehrs am stärksten beeinträchtigt – und das in nahezu identischem Ausmass.

Grafik 5



Das wahrgenommene Problem des Verkehrs und seiner ökologischen Folgen spiegelt sich in den gewünschten Investitionen in die Lebensqualität wider: Rund die Hälfte der Befragten spricht sich für eine verstärkte Förderung von Stadträumen aus, die ein angenehmes Lebensumfeld schaffen sowie für den Ausbau von Grünflächen. Auch für den Ausbau der Veloinfrastruktur würden 44 Prozent der Zuger:innen mehr Geld ausgeben, was wiederum auf die verhältnismässig starke Nutzung von Velos zurückzuführen sein dürfte. Ein weiterer nachhaltiger Aspekt, der mehr finanzieller Unterstützung bedarf,

besteht gemäss 37 Prozent der befragten Zuger:innen in Massnahmen gegen Lärm- und Umweltbelastungen durch den Verkehr.

Diese Angaben unterscheiden sich nicht wesentlich vom Durchschnitt der befragten Städte vergleichbarer Grösse. Wo sich hingegen grössere Unterschiede manifestieren ist zum einen beim Ausbau autofreier Zonen. 33 Prozent der Befragten möchten hierfür künftig mehr Geld sprechen lassen. Im Durchschnitt der vergleichbaren Städte sind es 28 Prozent. Zum anderen zeigen sich auch beim Ausbau des Angebots des städtischen ÖV-Netzes Differenzen. So sind lediglich 30 Prozent der Zuger:innen der Meinung, dass es hier mehr finanzieller Investition bedarf, während es im Vergleich 36 Prozent sind.

Damit bleiben die Zuger:innen in ihrer Priorisierung zu mehr Investitionen in verkehrspolitische Massnahmen sehr ähnlich wie 2019. Lediglich der Ausbau der Veloinfrastruktur wird in dieser Erhebung als leicht weniger dringlich erachtet im Vergleich zu 2019 (-5 Prozentpunkte), was auch dadurch bedingt sein kann, dass in der Zwischenzeit ein Ausbau eben dieser Infrastruktur erfolgt ist. Gleiches ist beim Ausbau des ÖVs und Fusswegnetzes zu beobachten (-6 Pp. und -5 Pp. im Vergleich zu 2019).

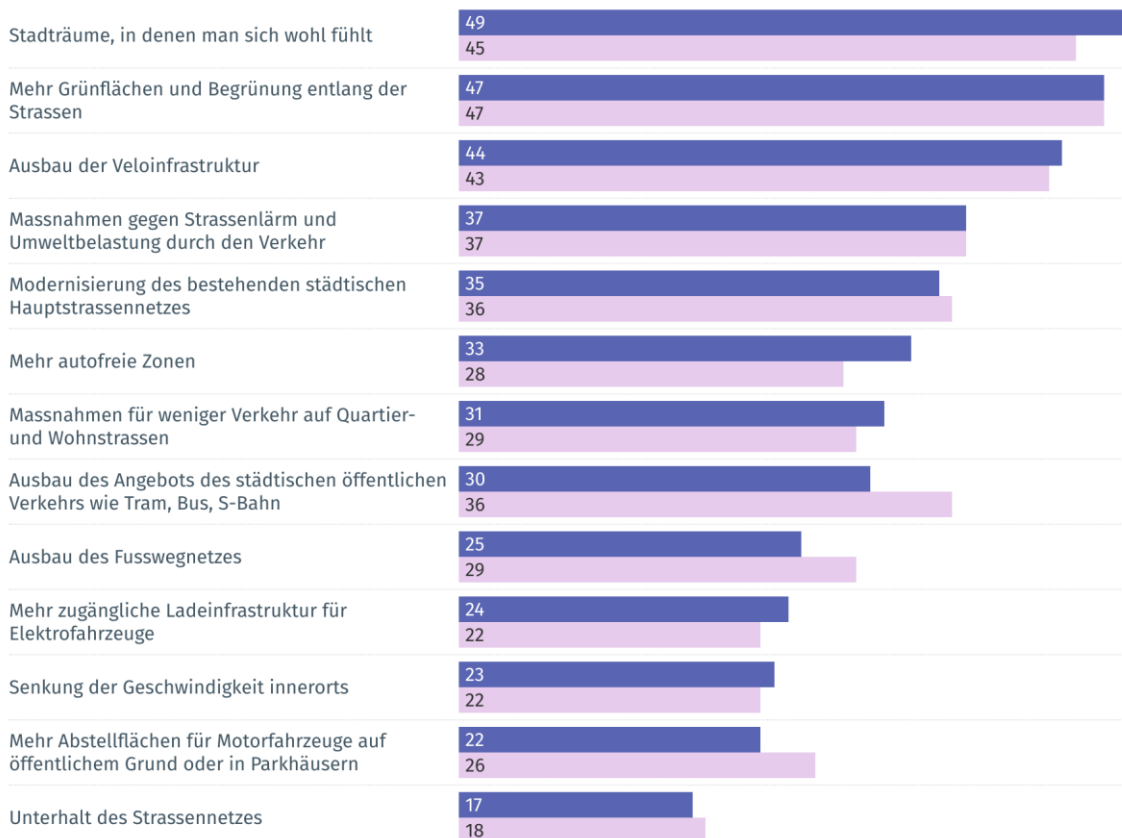
Grafik 6

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in Ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher

■ Zug ■ Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zug=1227, n Total mittelgrosse und Kleinstädte=8059)

Inwiefern sich die genutzten Verkehrsmittel und wahrgenommenen Beeinträchtigungen statistisch auf die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation auswirken, lässt sich mittels einer Regressionsanalyse untersuchen. Dabei finden wir in Einklang mit der Situation über alle Städte, dass auch in Zug Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen erleben, häufiger unzufrieden sind. Weiter beeinträchtigen in Zug auch falsch abgestellte Autos sowie die Wahrnehmung von fehlenden Freiräumen und Fussgängerflächen die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Auf der anderen Seite sind diejenigen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, zufriedener mit der Verkehrssituation.

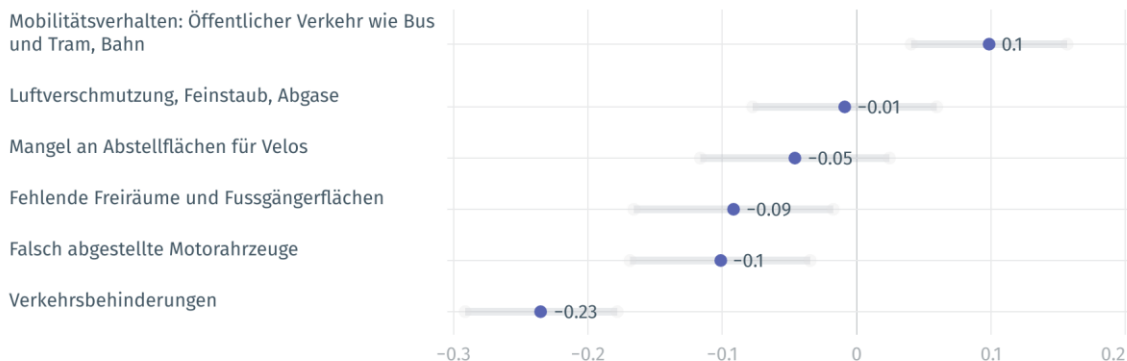
Grafik 7

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation - Zug

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

Lesebeispiel: Menschen, die den öffentlichen Verkehr nutzen, haben im Durchschnitt eine 10 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, mit der Verkehrssituation 'eher/sehr zufrieden' zu sein (alle anderen Faktoren konstant).

Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N = 895). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter, Sprache. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Nutzung von Verkehrsmitteln, wahrgenommene Belastungen von Verkehrsauswirkungen) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Verkehrssituation). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu Zufriedenheit (positives Vorzeichen) oder eher zu Unzufriedenheit (negatives Vorzeichen) mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (*ceteris paribus*). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht, Sprache) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

2.2 Zug im Vergleich mit Agglomerationsgemeinden

Wie im vorangehenden Kapitel schon beschrieben, zeigen sich in Bezug auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation bei den Zuger:innen im Vergleich zum Durchschnitt von Städten vergleichbarer Grösse klare Unterschiede. Doch wie sieht es im Vergleich mit den Agglomerationsgemeinden von Zug aus?

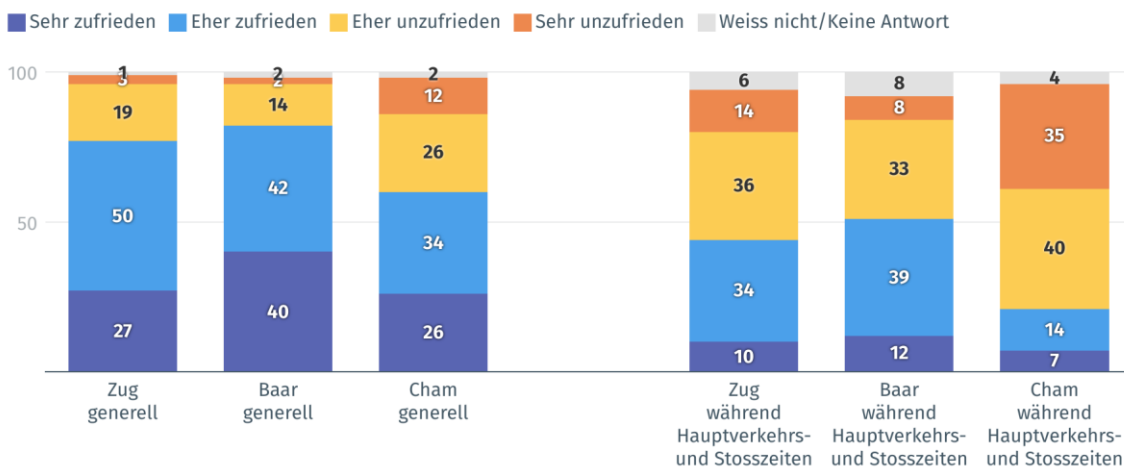
Die Befragten aus Baar zeigen sowohl bei der allgemeinen Verkehrssituation (+5 Pp.) als auch bei der Verkehrslage während der Stosszeiten (+7 Pp.) ähnlich hohe Zufriedenheitswerte wie jene aus Zug – allerdings mit einer insgesamt etwas positiveren Einschätzung. Im Vergleich zur Nachbargemeinde Cham manifestieren sich hingegen deutliche Unterschiede: In Cham sind lediglich 60 Prozent der Befragten mit der allgemeinen Verkehrssituation eher oder sehr zufrieden (-17 Pp. im Vergleich zur Stadt Zug). Besonders ausgeprägt ist der Unterschied bei der Zufriedenheit während der Hauptverkehrszeiten, die sich in Cham auf nur 21 Prozent praktisch halbiert (-23 Pp. im Vergleich zur Stadt Zug).

Grafik 8

Zufriedenheit mit Verkehrssituation generell und während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

Ganz generell, wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt?
Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt während den Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten?

in % Einwohner:innen in Zug, Baar und Cham ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Zug=1227, N Baar=397, N Cham=300)

Wie eingangs dargelegt, spielt der öffentliche Verkehr sowohl im Berufsalltag als auch in der Freizeit der Stadt Zug eine zentrale Rolle. Dennoch gibt es Menschen, die bewusst darauf verzichten. Die Frage nach den Beweggründen für dieses Verhalten sowie nach möglichen Unterschieden zu den umliegenden Gemeinden liefert unter anderem wertvolle Erkenntnisse darüber, wo Optimierungspotenzial besteht, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und Verkehrsaufkommen gezielt zu entschärfen.

Diejenigen Zuger:innen, welche den ÖV nicht nutzen, begründen dies zu grossen Teilen mit der guten Erreichbarkeit. So geben 35 Prozent aller Befragten aus Zug an, dass alles gut ohne ÖV erreichbar ist und 32 Prozent, dass man lieber auf andere Verkehrsmittel zurückgreift oder zu Fuss geht. Auch in den Agglomerationsgemeinden Baar (28%) und Cham (29%) begründen die Befragten ihren Verzicht auf den ÖV mit der guten Erreichbarkeit.

Jedoch stören sich auch jeweils 29 Prozent der Befragten in Baar an zu langen Fahrten, der Inflexibilität des ÖVs und an den schlechten Verbindungen (21%). An letzterem stören sich auch die Befragten aus Cham in ähnlich grosser Masse (22%). Hinzu kommen in Cham die hohen Kosten – beispielsweise in Form von Abopreisen – welche die Leute von der Nutzung des ÖVs abhalten (33%). Andere Faktoren wie Staus zu Stosszeiten, die Komplexität des Billettverkaufs, die Distanz zur nächsten Haltestelle, oder fehlende Barrierefreiheit sind über alle drei Regionen hinweg für den Verzicht auf den ÖV nicht ausschlaggebend.

Grafik 9

Gründe Verzicht auf ÖV

Aus welchen Gründen verzichten Sie im Alltag auf den öffentlichen Verkehr? Nennen Sie alle, die für Sie zutreffen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Zug, Baar und Cham ab 16 Jahren, die den ÖV nicht nutzen

Kategorien	▼ Zug	Baar	Cham
Alles gut ohne öffentlichen Verkehr erreichbar	35	28	29
Nutze lieber andere Verkehrsmittel oder gehe zu Fuss.	32	26	20
Hohe Kosten (z.B. Abopreise)	26	26	33
Die Fahrt bis zum Ziel dauert zu lange.	25	29	24
Gut ausgebautes Velonetz am Wohnort	18	20	21
Öffentlicher Verkehr ist mir zu unflexibel.	16	29	16
Tram und Bus sind meist überfüllt	14	14	13
Fühle mich unwohl im Tram, Bus oder in der Bahn.	12	10	14
Schlechte Verbindungen (z.B. lange Fahrzeiten, wenig dichter Fahrplan, mehrmaliges Umsteigen)	12	21	22
Andere Gründe	12	15	12
Staus zu Stosszeiten (z.B. Bus)	6	6	3
Der Billettkauf ist zu kompliziert.	6	10	10
Weiss nicht/Keine Antwort	6	7	5
Die Distanz zur nächsten Haltestelle ist zu gross.	5	9	7
ÖV ist nicht zugänglich/hindernisfrei.	1	3	1

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Zug=513, n Baar=201, n Cham=171)

Geht es um den Ausbau finanzieller Investitionen im Bereich der Verkehrspolitik, so sehen die Agglomerationsgemeinden Baar und Cham analog zur Stadt Zug vor allem bei der Verbesserung der Lebensqualität Investitionsbedarf in Form einer angenehmeren Gestaltung der Stadträume kombiniert mit mehr Grünflächen. Den Ausbau der Veloinfrastruktur priorisieren die Gemeinden Baar (47%) und Cham (35%) in diesem Kontext im Vergleich zur Stadt Zug sogar noch stärker.

Der Problemdruck bezüglich überfüllter Quartier- und Wohnstrassen scheint in den Agglomerationsgemeinden weniger dringlich zu sein als in der Stadt Zug. Demnach würden in Zug 31 Prozent mehr Geld für Massnahmen ausgeben, die den Verkehr in diesem Umfeld reduzieren, während sich dieser Anteil in Baar auf 25 und in Cham auf 24 Prozent beläuft.

Bemerkenswert ist, dass 22 Prozent der befragten Personen in Cham, die den öffentlichen Verkehr meiden, schlechte Verbindungen als Hauptgrund angeben. Gleichzeitig zeigt sich ein interessantes Bild, wenn nach Investitionsprioritäten gefragt wird: Lediglich 20 Prozent würden zusätzliche Mittel in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren. Zum Vergleich: In Baar sprechen sich 28 Prozent und in der Stadt Zug sogar 30 Prozent für eine stärkere Förderung des ÖVs aus.

Grafik 10

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen in Zug, Baar und Cham ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher

Kategorien	▼ Zug	Baar	Cham
Stadträume, in denen man sich wohl fühlt	49	42	37
Mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen	47	42	32
Ausbau der Veloinfrastruktur	44	47	35
Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung durch den Verkehr	37	31	31
Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes	35	31	29
Mehr autofreie Zonen	33	27	29
Massnahmen für weniger Verkehr auf Quartier- und Wohnstrassen	31	25	24
Ausbau des Angebots des städtischen öffentlichen Verkehrs wie Tram, Bus, S-Bahn	30	28	20
Ausbau des Fusswegnetzes	25	29	26
Mehr zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	24	28	17
Senkung der Geschwindigkeit innerorts	23	17	21
Mehr Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund oder in Parkhäusern	22	22	10
Unterhalt des Strassennetzes	17	20	14

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Zug=1227, N Baar=397, N Cham=300)

Ein weiterer verkehrspolitischer Aspekt, der die Lebensqualität der Einwohner:innen beeinflusst, ist die maximal erlaubte Geschwindigkeit an Wohnstrassen. In der Stadt Zug lebt die Hälfte der Bewohner:innen an Strassen mit Tempolimit 50 km/h. Befragte, die an Wohnstrassen mit Tempo 30 (41%) oder 20 (6%) wohnen, sind hingegen in der Minderheit. In Baar und Cham ist die Verteilung ähnlich.

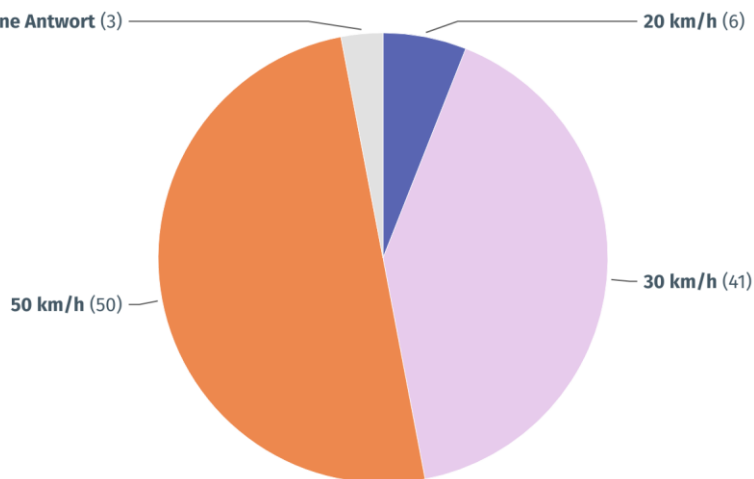
Die allermeisten Stadtzuger:innen haben in den letzten zwei Jahren auch keine Temporeduktion an ihrer Wohnadresse bemerkt (71%). 13 Prozent der Befragten berichten aber von einer Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h. Reduktionen auf 20 km/h sind im Vergleich dazu sehr selten (3%). Der Umgang mit Temporeduktion in den Agglomerationsgemeinden ist unterschiedlich: Während in Baar 16 Prozent eine kürzliche Reduktion von 50 km/h auf 20 km/h wahrgenommen haben, sind es in Cham nur 7 Prozent. Die Bewohner:innen von Cham berichten auch insgesamt etwas weniger von Temporeduktionen an ihrer eigenen Adresse: Drei Viertel haben keine Änderung bemerkt.

Grafik 11

Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse

Welche Maximalgeschwindigkeit gilt bei Ihrer Wohnadresse? Falls Sie an einer Privatstrasse wohnen, beziehen Sie sich bitte auf die naheliegendste öffentliche Strasse.

in % Einwohner:innen in Zug ab 16 Jahren



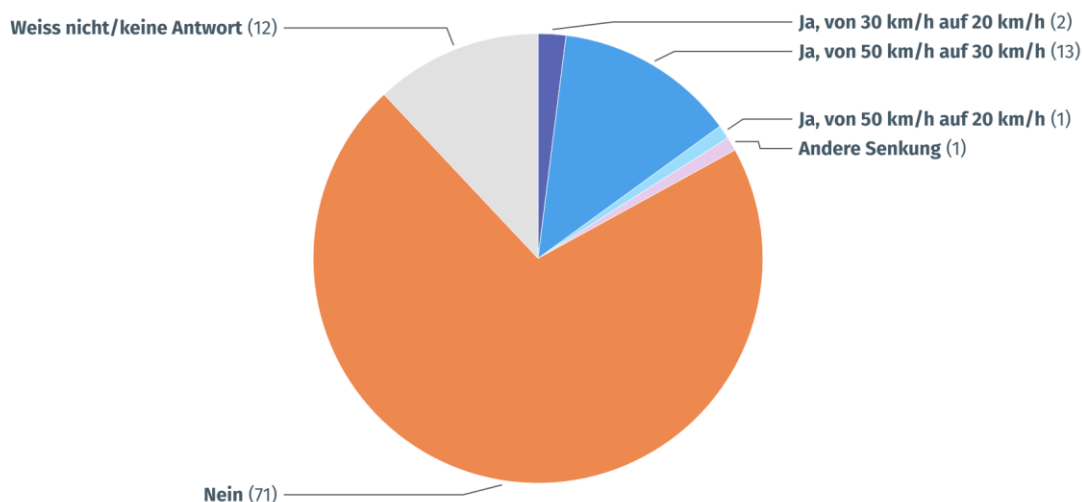
© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1227)

Grafik 12

Reduktion der Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse

Wurde bei Ihrer Wohnadresse die erlaubte Maximalgeschwindigkeit in den letzten 2 Jahren gesenkt? Falls Sie an einer Privatstrasse wohnen, beziehen Sie sich bitte auf die naheliegendste öffentliche Strasse.

in % Einwohner:innen in Zug ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1227)

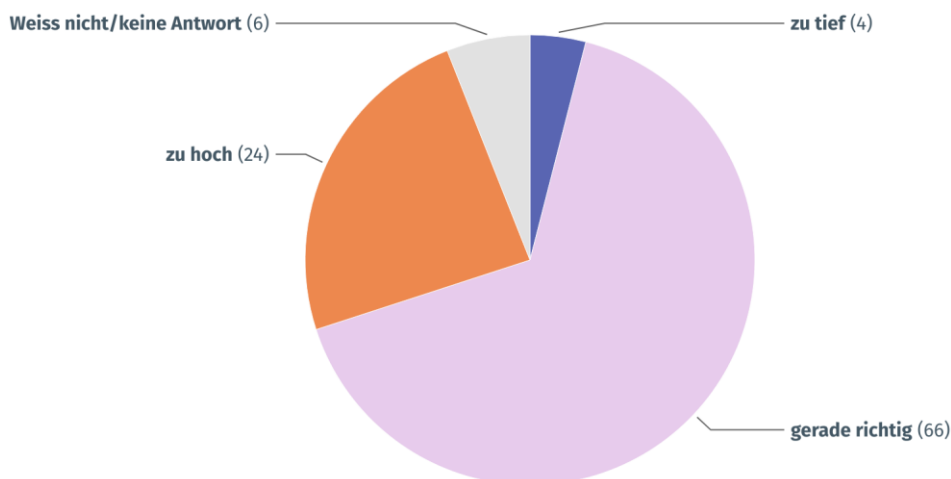
Die Zufriedenheit mit der aktuellen Maximalgeschwindigkeit bei der Wohnadresse ist in der Stadt Zug gross. Nur ein knappes Bevölkerungsviertel empfindet das Limit als zu hoch, zwei Drittel hingegen als angemessen. Die Bewohner:innen von Baar sehen dies ähnlich. In Cham fällt die Zufriedenheit gar noch höher aus (76%) – nur 18 Prozent wünschen sich ein tieferes Tempolimit als heute. Zusammengefasst befürwortet zwar eine Minderheit der Einwohner:innen von Zug, Cham und Baar tiefere Tempolimiten an ihrer Wohnadresse, die meisten sind aber trotz der verbreiteten Tempo-50-Zonen zufrieden mit ihrer eigenen Situation.

Grafik 13

Beurteilung erlaubte Maximalgeschwindigkeit an der Wohnadresse

Finden Sie die erlaubte Maximalgeschwindigkeit bei Ihrer Wohnadresse... Falls Sie an einer Privatstrasse wohnen, beziehen Sie sich bitte auf die naheliegendste öffentliche Strasse.

in % Einwohner:innen in Zug ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1227)

2.3 Spezifische Fragen für den Raum Zug

Ergänzend zu den Fragen, welche allen an der Umfrage beteiligten Städten gestellt wurden, gibt es drei weitere Fragen, die ausschliesslich an die Stadt Zug und ihre Nachbargemeinden gerichtet waren.

Um von der einen Nachbargemeinde in die andere zu gelangen, setzt ein Grossteil der Befragten erwartungsgemäss auf den öffentlichen Verkehr und auf das Auto. 64 Prozent der Zuger:innen, 58 Prozent der Befragten aus Baar und 52 Prozent aus Cham greifen für den gemeindeübergreifenden Pendelverkehr auf den ÖV zurück. Vergleichbar oft mit 53 Prozent in der Stadt Zug, und jeweils 59 Prozent in Baar und Cham kommt hierfür das Auto zum Einsatz. In Baar wird im Vergleich deutlich häufiger das Velo für den Pendelverkehr genutzt – 8 Prozentpunkte mehr als in der Stadt Zug und sogar 11 Prozentpunkte mehr als in Cham. Ähnliche Muster zeigen sich beim Einsatz von E-Bikes, wo Cham mit Baar gleichauf liegt.

Grafik 14

Verkehrsmittel für Reisen Wohnort in Nachbargemeinden

Wie reisen Sie normalerweise von Ihrem Wohnort in die Nachbargemeinden?

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Zug ab 16 Jahren

Kategorien	▼ Zug	Baar	Cham
öffentlicher Verkehr wie Bus und Tram, S-Bahn	64	58	52
Auto als Selbstfahrer:in	53	59	59
Velo	34	42	31
zu Fuss	23	25	21
Auto als Mitfahrer:in	17	18	16
E-Bike	15	20	20
Motorrad/Motorroller	4	7	3
E-Trottinett	2	1	0
Weiss nicht/Keine Antwort	1	1	0
Lastgenvelo	0	0	0
Anderes (z.B. Rollstuhl, Kickboard, Trottinett, Skateboard)	0	0	2

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Zug=1227, N Baar=397, N Cham=300)

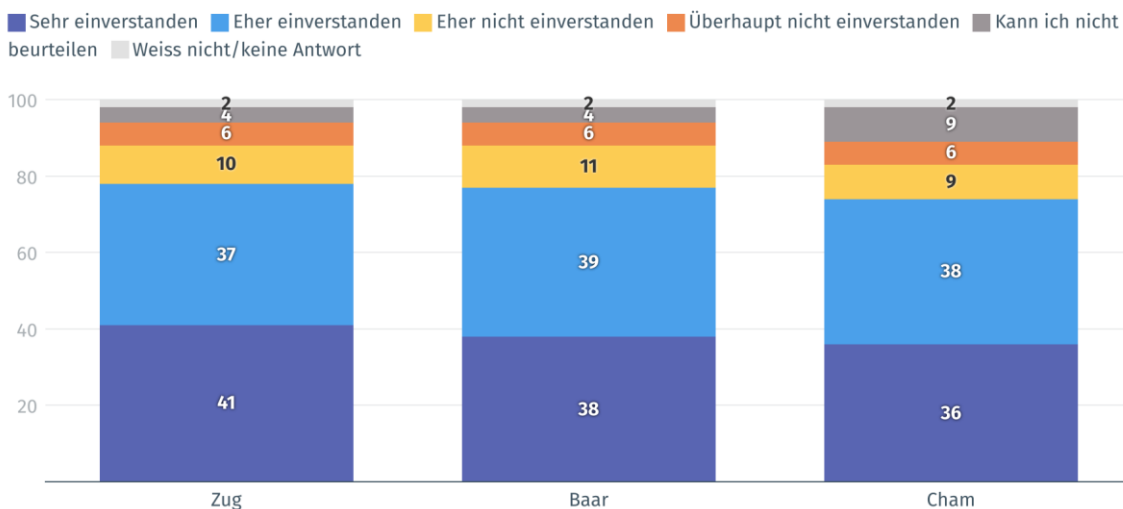
Angesichts der Tatsache, dass sowohl die Stadt Zug als auch die umliegenden Gemeinden Baar und Cham zu grossen Teilen finanzielle Investitionen in die Förderung von Grünflächen und die Aufwertung von Stadträumen befürworten, überrascht es kaum, dass die Idee, oberirdische Parkplätze durch unterirdische Parkhäuser zu ersetzen und den gewonnenen Raum für Grünflächen und Begegnungszonen zu nutzen, breite Zustimmung findet. In Zug (78%), Baar (77%) und Cham (74%) zeigen sich die Befragten eher oder sehr einverstanden mit diesem Konzept. Nur jeweils eine Minderheit in der befragten Gemeinde spricht sich explizit gegen diese Idee aus.

Grafik 15

Umwandlung oberirdischer Parkplätze in Grünflächen und Begegnungszonen

Freie Fläche in der Stadt Zug ist knapp. Es wird deshalb immer wieder darüber diskutiert, ob man die oberirdischen Parkplätze durch unterirdische Parkhäuser ersetzen soll und dafür den freien Platz für Grünflächen und Begegnungszonen nutzen sollen. Ganz generell: Sind Sie mit einer solchen Idee...

in % Einwohner:innen in Zug ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Zug=1227, N Baar=397, N Cham=300)

Entsprechend deutlich überwiegen in allen drei Gemeinden die positiven Assoziationen mit dem Bauvorhaben gegenüber den negativen. Das Argument, welches in dieser Debatte am meisten überzeugt, ist die Verbesserung der Lebensqualität, die mit dem Projekt einhergeht. Auch die Argumentation der Reduktion von Sommerhitze und Lärmemissionen findet in der Stadt Zug, in Baar und in Cham mit mehr als drei Vierteln der Befragten klar Anklang. Einzig in Cham zeigt sich mit 69 Prozent eine etwas geringere Zustimmung zur Argumentation der Lärmreduzierung durch das Vorhaben.

Deutlich weniger Zustimmung findet sich hingegen bei den negativ konnotierten Aspekten des Bauvorhabens. Weder die Sorge vor unerträglichem Baulärm noch die Forderung nach mehr oberirdischen Parkplätzen stossen auf grosses Gehör. Am ehesten wird noch das Argument aufgegriffen, dass unterirdische Parkhäuser zu teuer seien. Die Zustimmungswerte von Baar (45%) sind hier im Vergleich mit Zug (36%) und Cham (37%) relativ hoch.

Insgesamt stösst die Idee, oberirdische Parkplätze in Grünflächen und Begegnungszonen umzuwandeln, auf grosse Zustimmung, die durch klare Mehrheiten in allen Gemeinden getragen wird.

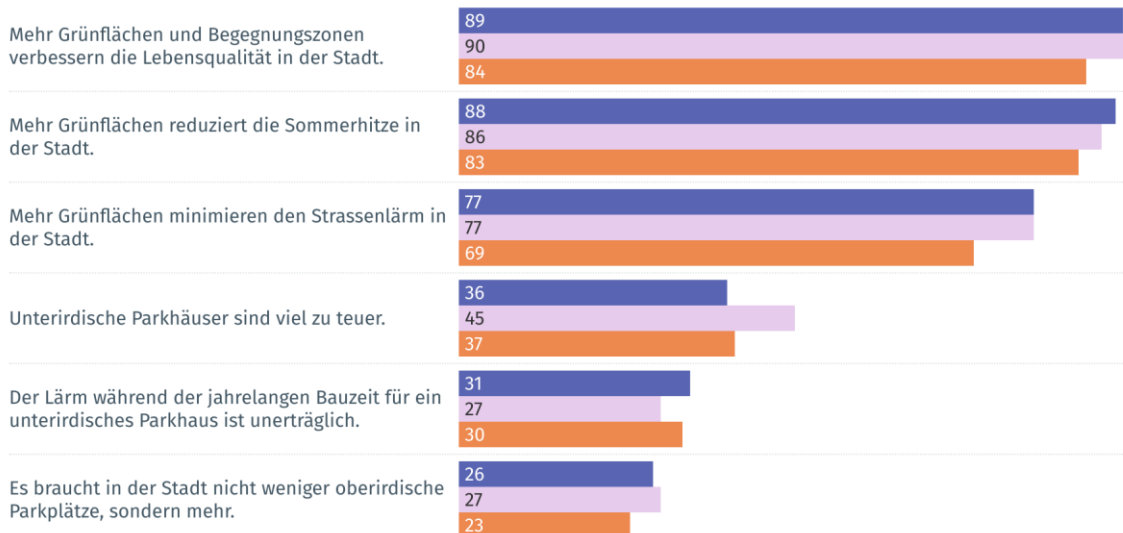
Grafik 16

Aspekte zu Bauvorhaben

Rund um ein solches Bauvorhaben werden verschiedene Aspekte diskutiert. Sie sehen nun eine solche Aspekte. Geben Sie bitte zu jedem an, ob Sie mit dem Aspekt sehr einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

in % Einwohner:innen in Zug ab 16 Jahren, Anteil eher/sehr einverstanden

■ Zug ■ Baar ■ Cham



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Zug=1227, N Baar=397, N Cham=300)

3 Synthese

NACHHALTIGE
MOBILITÄTS-
FORMEN
STARK, ABER
DAS AUTO
BLEIBT
RELEVANT

Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr sind zentrale Bestandteile der Mobilität in Zug. Etwa 50 Prozent der Zuger:innen nutzen den ÖV regelmässig für den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung, während 46 Prozent zu Fuss unterwegs sind – deutlich mehr als der Durchschnitt vergleichbarer Städte (39%). Auch das Velo spielt mit einer Nutzung von 13 Prozentpunkten über dem Durchschnitt eine wichtige Rolle. Diese Mobilitätspräferenzen unterstreichen die gute Erreichbarkeit und die Qualität der städtischen Infrastruktur. Gleichzeitig nimmt das Auto, insbesondere im Pendelverkehr, immer noch eine wichtige Rolle ein.

HOHE ZUFRIE-
DENHEIT, DOCH
BELASTUNGEN
ZU STOSSZEI-
TEN

Mit 77 Prozent zeigen sich die Zuger:innen überdurchschnittlich zufrieden mit der Verkehrssituation – deutlich mehr als in Städten ähnlicher Grösse (58%). Doch zu Stosszeiten sinkt die Zufriedenheit auf nur 44 Prozent, was mit dem wahrgenommenen Problemdruck der Verkehrsbehinderungen zusammenhängen dürfte. Besonders der Mangel an Parkplätzen wird von vielen als störend empfunden, was die Herausforderungen in einer Stadt mit hoher Autonutzung und begrenztem Raum widerspiegelt. Diese Problemlage verdeutlicht den Bedarf an Lösungen, die den motorisierten Individualverkehr effizienter gestalten ohne dadurch alternativen Mobilitätsangeboten den Platz zu nehmen.

NACHHALTIGE
MOBILITÄTS-
LÖSUNGEN
PRIORITÄR

60 Prozent der Zuger:innen besitzen ein Velo oder Cargo-Velo, und mit einem Anteil von 44 Prozent wünschen sich viele einen Ausbau der Veloinfrastruktur. Auch Investitionen in Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität werden gewünscht. Diese Präferenzen spiegeln die hohe Bedeutung des Velos und anderer alternativer Verkehrsmittel wider, die zunehmend als zukunftsfähige Optionen wahrgenommen werden. Gleichzeitig zeigt sich ein Bewusstsein für die Notwendigkeit, Umwelt- und Lärmbelastungen zu reduzieren, was die Unterstützung für nachhaltige Mobilitätsansätze zusätzlich verstärkt.

GRÜNFLÄCHEN
STATT OBERIR-
DISCHE PARK-
PLÄTZE

In Zug (78%), Baar (77%) und Cham (74%) findet die Idee, oberirdische Parkplätze durch unterirdische Parkhäuser zu ersetzen und den gewonnenen Raum für Grünflächen und Begegnungszonen zu nutzen, breite Unterstützung. Diese Massnahmen werden als Schlüssel zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität gesehen, da sie Lärmbelastung, Sommerhitze und Verkehrsdichte reduzieren und gleichzeitig Raum für Erholung und Begegnung schaffen. Die Umgestaltung entspricht auch dem Wunsch der Bevölkerung nach einer attraktiveren und nachhaltigeren Stadtgestaltung.

4 Anhang

4.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 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

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 