

Jahresbericht 2024

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung 2025

GV 25

Wann

Donnerstag, 5. Juni 2025

Wo

Centro Italiano, Metallstrasse 18, 6300 Zug

Programm

18.00 h

Begrüssungsapéro, offeriert vom VCS Zug

18.30 h

Referat von Tobias Etter:

„Ausbau Veloinfrastruktur bis zum Geht-nicht- mehr?“

ca. 19.30 h

Ordentliche Generalversammlung

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler*innen
3. Abnahme des Protokolls der GV 2024 (Auf der Website - www.vcs-zg.ch - einsehbar)
4. Jahresbericht 2024 (siehe Seite 2 bis 4)
5. Rechnung 2024 (siehe Seite 4), Revisorenbericht und Entlastung des Vorstandes
6. Budget 2025 (wird an der GV abgegeben)
7. Schwerpunkte 2025
8. Verabschiedung Ivo Egger aus dem Vorstand
9. Wahlen (Vorstand und Revisoren)
10. Anträge der Mitglieder
11. Varia

Es ist keine Anmeldung erforderlich

Anträge richten Sie bis am 26. Mai an: info@vcs-zg.ch oder VCS Zug, Metallstrasse 5, 6300 Zug

Der beigelegte
Einzahlungsschein
ist für freiwillige Spenden
zugunsten diverser Projekte
des VCS Sektion Zug.
Besten Dank im Voraus.

Jahresbericht 2024

Tunnels Zug

Am 3. März 2024 konnten mit vereinten Kräften die unsinnigen Tunnelprojekte aus der Baudirektion des Kantons Zug gebodigt werden. Mit komfortablen 56.9 % (Umfahrung Zug), bzw. 53.0 % (Umfahrung Unterägeri) wurden die beiden Vorlagen verworfen. Der VCS war mit Philipp Kissling im kantonalen Nein-Komitee vertreten.

Die beiden Projekte, insbesondere dasjenige der Umfahrung Zug, waren glücklicherweise so schlecht, dass genügend Argumente gegen das Projekt ins Feld geführt werden konnten. Auf welcher Seite die guten und vernünftigen Argumente waren, konnte sehr schön an den öffentlichen «Infoveranstaltungen» des kantonalen Baudepartements mit Unterstützung der Gemeinden Zug und Unterägeri erfahren werden. Die sogenannte Information durch



den Kanton war eine reine PR-Show für den Tunnel, was dazu führte, dass die jeweilige Vertretung des Pro-Komitees keine weiteren Pro-Argumente mehr anführen konnte. Die Vertretenden des Nein-Komitees konnten hingegen

aus dem Vollen schöpfen. Angefangen bei den horrenden Kosten, bei der Thematik der reinen Verkehrsverlagerung in dicht bebaute Stadtgebiete, bei der grossen Umweltbelastung während des Baus, bis zur Vervierfachung des Verkehrs auf der Gubelstrasse und den notwendigen Mehrkilometern der Autofahrenden von geschätzten 9.1 Mio. km/a durch die Benutzung des Tunnels waren die Argumente zahlreich und schlagend. Da das Zentrum von Zug von viel Zielverkehr belastet ist, hätte die sogenannte Umfahrung auch keine wirkliche Entlastung, sondern mehrheitlich Umwegverkehr gebracht. Die zahlreichen, häufig hochemotionalen Leserbriefe in den Zeitungen zeigten auch klar, dass im Pro-Lager v.a. ideologisch für den MIV argumentiert wurde

und vom totalen Verkehrskollaps fabuliert wurde, währenddessen auf der Contra-Seite sehr fundiert argumentiert werden konnte.

Am Ende haben gemäss der durchgeführten Nachwahlbefragung v.a. die hohen Kosten der beiden Umfahrungsprojekte von 1 Milliarde Franken den Ausschlag für das Nein gegeben. Weiter wurde auch erkannt, dass das Projekt zu wenig durchdacht, keine wirkliche Verkehrsentslastung gebracht hätte und am Ende einfach keine gute Lösung war.

Harald Tarnowski

Abstimmung Autobahnausbau

Mit einem Erfolg (Ablehnung der Umfahrungen Zug und Unterägeri) durften wir ins Jahr starten und mit einem zweiten Erfolg das Jahr abschliessen. Trotz eines grossen Einsatzes des Bundesrats und der bürgerlichen Parteien wurden die Ausbaupläne der Autobahnen vom Volk am 24. November mit 52.7 Prozent Gegenstimmen versenkt. Obwohl dieses Resultat knapp scheint, es ist ein starkes Zeichen gegen den endlosen Ausbau der Strassen und gegen die Verkehrspolitik des Bundes. Einziger Wermutstropfen ist die Annahme durch den Kanton Zug. Die Hoffnung, dass unser Kanton etwas von der Abstimmung gegen die Tunnel gelernt hat, wurde nicht erfüllt.

Philipp Kissling

Neue Velowege im Kanton Zug

Der Kanton Zug hat 2024 den Ausbau zweier neuer Velowege im Kanton Zug aufgegleist. Die wichtige Verbindung zwischen Schmittli und Unterägeri, der nationalen Route 9, sollte endlich gebaut werden. Aber auch zwischen Zug und Arth soll die Situation für Velos besser werden. Leider wurden bei beiden Projekten Luxusvarianten vorgestellt, die viel Platz, Energie und Baumaterial brauchen und dementsprechend auch Geld und Zeit. Eine Variante vom Büro „Teamverkehr“ aus Cham für den Ausbau zwischen Zug und Arth wurde schon vor einer genauen Prüfung verworfen. Die Studie hätte vorgesehen, die vorhandene Verkehrsfläche zwischen dem Langsam- und motorisierten Verkehr aufzuteilen. Dies hätte zu einem Kompromiss zwischen den Verkehrsträgern geführt, bei dem jeder auf etwas Luxus hätte verzichten müssen, dafür wäre die Natur verschont

geblieben. Auch die Bauzeit und die Behinderung des Verkehrs wären minimal gewesen. Doch der Kanton schreckt immer noch vor jeder Temporeduktion zurück, obwohl tiefere Geschwindigkeiten auf dieser Strecke manche anderen Probleme entschärfen können.

Der VCS hat im Mitwirkungsverfahren vorgeschlagen, den Radweg von 4 m auf 3 m zu verschmälern und die fehlende Fläche durch Temporeduktion der Strasse wegzunehmen und im Bereich der Dörfer Oberwil und Walchwil, wo dies nicht möglich ist, eine Kerndurchfahrt, wie in Arth schon vorhanden, zu realisieren.

Philipp Kissling

Park(ing) Day 2024



Park(ing) Day, die Manifestation zur Reurbanisierung von Innenstädten, hat vor vier Jahren auch Zug erreicht. Die Sektion Zug hat damals ein paar

Parkplätze auf dem Bundesplatz in Zug «besetzt» und dort verschiedene Aktivitäten durchgeführt. Später erhielten wir den ganzen unteren Postplatz zur Verfügung und 2024 konnten wir ein vollständiges Kulturprogramm präsentieren. Vier Bands haben mit ihrer Musik die Besucher unterhalten, am Schluss sorgte das Improvisationstheater «Ab und Zufällig» für ein enges Engagement des Publikums. Das Programm wurde durch den VCS-Velosimulator ergänzt. Der aus Bern angereiste VCS-Verkehrssicherheitsexperte Michael Rytz sorgte dafür, dass mutige Besucher*innen gefährliche Situationen virtuell erleben konnten.



Auch das kulinarische Angebot wurde mit der vor Ort von Jörg Rüttimann, VCS-Mitglied, zubereiteten Paella auf ein neues Niveau gebracht. Ab 17 Uhr standen zahlreiche hungrige Besu-

cher*innen vor der grossen Pfanne mit pescetarischer und vegetarischer Paella an.

Ein perfektes Wetter hat den Event begleitet und half die Stimmung aufrecht zu erhalten. Die Besucher*innen konnten aber auch feststellen, dass eine Neubenutzung der Verkehrsflächen nicht nur angenehm, sondern auch eine Notwendigkeit ist: der Lärmpegel des vorbeifahrenden Verkehrs war praktisch den ganzen Nachmittag sehr hoch, erst der Abend brachte eine relative Beruhigung.

Organisation und die Durchführung eines solchen Events brauchen natürlich viel Arbeit. Wir danken den mithelfenden VCS-Mitgliedern sowie unseren (Ehe)Partnerinnen – ohne sie hätte der Park(ing) Day auch dieses Jahr nicht stattgefunden.

Goran Vejnovic

Utopien und Wirklichkeiten

Anfangs 1987 veröffentlichte der VCS-Zug eine Verkehrsstudie, in der zum ersten Mal eine S-Bahn in Zug vorgestellt worden ist. Damals klang das sehr utopisch, weil Zug noch als Kleinstadt galt. Heute ist die mehr oder weniger identische Lösung, die heutige S-Bahn, sehr erfolgreich und nicht mehr wegzudenken. Utopien können also Wirklichkeit werden, wenn das Umfeld stimmt.

Heute wird die Frage, wie das Massentransportmittel der Zukunft aussehen müsste, immer dringlicher. Die meiner Ansicht nach effizienteste Variante ist das von Volkhart Jung entwickelte Projekt „Cyclobahn“. Es besteht aus dem Grundkonzept einer unterirdischen Bahn mit minimalem Gefälle und Steigung zur Nutzung der Gravitationskraft, die beim Halt in den vorgesehenen Buchten hochfährt, dabei abgebremst, anschliessend wieder in den Boden verschwindet und beschleunigt wird. Es können ohne Unfallgefahr in kürzester Zeit mehrere weitere Wagen nach dem gleichen Prinzip folgen. Riesige Vorteile sind der minimale Energieaufwand und die sehr geringe Brems- und Beschleunigungsleistung, was zusätzliche Millionen im Betrieb aufgrund des stark verminderten Verschleisses von Gleis und Rädern spart. Der oberirdische Einstieg ist bequem, die schnelle Fahrt gleicht einer Liftfahrt.

Eine Utopie? Oder nur zu früh, sie im Kontext mit der zugebauten Stadt zu verstehen? Wir werden es sehen – so wie damals bei der S-Bahn.

Göran Larsson

VCS Büro Metallstrasse

Seit vielen Jahren haben der VCS Sektion Zug und die ALG ihr gemeinsames Büro an der Metallstrasse 5 in Zug. Die zentrale Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Zug entspricht perfekt unseren Bedürfnissen. Neben der zahlreichen Vorteile hat die zentrale Lage auch gewisse Nachteile. Bei den vielen Passant*innen gibt es jeden Tag einige, die durch die grosszügigen Fensterflächen indiskrete Blicke ins Innere werfen (die ALG-Sekretärin kann davon ein Lied singen). Auch die innere Gestaltung des Raums hat bisher niemanden zum längeren Verbleiben im

Büro eingeladen. Aus dieser Situation entstand die Idee, aus dem Büro einen Ort zu machen, wo man gerne auch für gemeinsames Schaffen vorbeikommt. Auch ohne grosszügigen Budgets von VCS und ALG haben wir durch die gute Zusammenarbeit schnell eine Lösung gefunden. Die ALG steuerte einen kleinen Kühlschrank, ein Sofa und eine Kaffeemaschine bei, der VCS Zug hat die Plissees für die Fenster (in grüner Farbe, natürlich) gekauft und montiert. Das Ergebnis: ein schönes, kleines Projekt ist zur Zufriedenheit aller involvierten Seiten abgeschlossen.

Goran Vejnovic

Zur Wahl vorgeschlagener Vorstand 2025



Die Revisoren: Beat Niggli, Steinhausen / Marco Knobel, Baar

Abschluss 2024

Eröffnungsbilanz 01.01.24		Erfolgsrechnung		
Konto	Betrag	Konto	Betrag	Budget
Zuger Kantonalbank	46'202.24	VCS Mitgliederbeitrag	30'433.00	+30.433.00
Kreditor		Spenden	1'695.00	+ 1'500.00
Vermögen per 01.01.24 (Eigenkapital)	46'202.24	Zinsen und Gebühren	- 10.45	- 10.00
		Durchführung GV	- 2'984.55	- 3'000.00
		Lohn Geschäftsführer	- 18'377.60	-18'400.00
		Büromiete	- 3'128.00	-1'800.00
		Vorstandsspesen und Tagungen	- 551.45	- 2'000.00
		Verkehrspolitik Allgemein	-22'811.30	- 15'000.00
		Beiträge an Organisationen	- 280.00	- 460.00
		Werbung und Internet	- 1'006.75	- 2'000.00
		Promenade (Durchfahrt Zug)		- 2'000.00
		Total Betriebsergebnis	- 17'022.10	- 12'737.00
Schlussbilanz 31.12.24				
Konto	Betrag			
Zuger Kantonalbank	29'180.14			
Kreditor				
Vermögen per 31.12.24	29'180.14			
Minus Vermögen per 01.01.22	46'202.24			
Veränderung des Vermögens	- 17'022.10			

© VCS Zug, April 2025; 850 Ex.; Konzept: ›moser; Layout: Ursula Strub Larsson, Zug, Druck: Reprotec AG, Cham