

Jahresbericht 2022
Einladung zur ordentlichen Generalversammlung 2023

GV 22

Wann

Mittwoch, 24. Mai 2023

Wo

«Panorama 24», Parktower, Gubelstrasse 24, 6300 Zug

(bitte bis spätestens 18.30 h eintreffen, es wird Sie zwischen 18.00 und 18.30 Uhr jemand am Haupteingang abholen, Notfallnummer für Spätkömmlinge 079 825 36 80.

Programm

18.00 h

Begrüssungsapéro, offeriert vom VCS Zug

18.30 h

Referat von Daniel Brunner, VCS Zug

«Durchgehend attraktiv und sicher - Mit dem Velo entlang dem Seeufer von Zug bis Arth»

ca. 19.45 h

Ordentliche Generalversammlung

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler*innen
3. Abnahme des Protokolls der GV 2022 (Auf der Website - www.vcs-zg.ch - einsehbar)
4. Jahresbericht 2022 (siehe Seite 2 bis 4)
5. Rechnung 2022 (siehe Seite 4), Revisorenbericht und Entlastung des Vorstandes
6. Budget 2022 (wird an der GV abgegeben)
7. Schwerpunkte 2023
8. Wahlen (Vorstand und Revisoren)
9. Anträge der Mitglieder
10. Varia

Es ist keine Anmeldung erforderlich

Anträge richten Sie bis am 10. Mai 2023 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 2022

Umfahrung Unterägeri

Das Zentrum von Unterägeri soll mit einem 1.8 km langen Umfahrungstunnel um $\frac{3}{4}$ des heutigen MIV entlastet werden. Die Kosten dafür sind auf 275 Mio. Franken budgetiert. Das Kosten-/Nutzenverhältnis scheint daher interessant. Doch wie immer trägt der Schein. In den Vorlagen des Regierungsrats des Kantons Zug werden auf folgende wesentliche Aspekte nicht eingegangen:

- Unterägeri ist und bleibt auch mit einer Umfahrung touristisch attraktiv (Seebad; Ägeri on Ice, Schneesportgebiet Nollen, Hotels, Sportcenter Ägeri, Autokino Ägeri, Zugerberg und Wildspitz).
- Die Tangente Baar – Zug bewirkt eine schnellere Erschliessung des Ägeritals. Dadurch gibts nicht primär mehr Durchgangsverkehr, sondern vielmehr Ziel-/Quellverkehr.
- Es ist unklar, mit welchen flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung effektiv erzielt werden soll.
- Bisherige Strassen und Parkplätze werden nicht zurückgebaut, die Attraktivität für den MIV nimmt daher leider weiter zu. Der Modalsplit wird sich weiter zu Ungunsten des Klimas entwickeln. Auch der Ressourcenverbrauch für den Strassenbau und die damit verbundene Belastung des Klimas scheint irrelevant, denn wer Geld hat, hat leider immer noch Macht. Da kann noch so fundiert die umweltrechtliche Konformität durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung bestätigt werden.
- Jährlich wird der Betrieb und Unterhalt der Umfahrung nicht zu vernachlässigende 1 Mio. Franken kosten.

Der VCS wird sich aufgrund obgenannter Gründe gemeinsam mit weiteren Umweltverbänden/-organisationen dafür einsetzen, dass das Zentrum von Unterägeri auch ohne unnötiges Umfahrungsprojekt mit sparsamem Ressourcenverbrauch wirksam entlastet wird.

Ivo Egger

ParkingDay 2022

Auch dieses Jahr, zum zweiten Mal, fand in Zug ein ParkingDay statt. Am 16. September betrieben wir von 10 bis 22 Uhr auf dem unteren Postplatz ein

Bistro, einen Kiosk, eine Veloreparaturwerkstatt, eine Spielecke und eine Bühne. Vier im letzten Moment organisierte Zelte boten Schutz vor dem Dauerregen. Auf den unteren Postplatz fiel unsere Wahl, weil da seit längerem die Parkplätze aufgehoben sein müssten.

Bis um halb zwei war noch nicht viel los, auch unsere Velomechanikerin Andrea hatte Zeit für den einen oder andern Kaffee und die Verköstigung eines der vielen mitgebrachten Kuchen. Mit dem Auftritt der Band «Barufdhand» füllte sich der Platz allmählich. Auch das eine oder andere Velo wurde nun repariert. Ab 16 Uhr spielte eine zweite, noch namenlose, aber offensichtlich schon zugkräftige Band.

In einer kurzen trockenen Phase verschönerten die Kinder mit Kreide die Parkplatzfläche, und den fulminanten Schlusspunkt setzte das Improtheater «Ab und zufällig». Zusammengepfercht unter dem grossen Zeltdach, verfolgte das Publikum gebannt die grandiose Aufführung der Theatergruppe, die im Scheinwerferlicht eines Cargobikes stattfand.

Philipp Kissling

Autoarmes Wohnen im Kanton Zug

Was oft vergessen geht, wenn man über unsere Verkehrsprobleme diskutiert, ist die Tatsache, dass wo und wie wir wohnen, einen sehr grossen Einfluss auf unsere Mobilitätsbedürfnisse hat. Darum interessiert sich die Sektion Zug auch für das Konzept des autoarmen Wohnens. Auf den ersten Blick scheint dieses Konzept nicht die geringste Chance im Kanton Zug zu haben aber die Zeiten ändern sich: So realisiert die Firma Hiag in Cham eine Überbauung, die für Zuger Verhältnisse als autoarm eingestuft werden kann. Eine der Säulen dieses Konzeptes ist eine Mobilitätsstation mit einem Sharing-Angebot an E-Autos, E-Bikes und E-Cargobikes. Ein ähnliches Konzept hat die Firma Trafiko AG schon im Kanton Luzern realisiert und lud uns ein die Mobilitätsstation Weinbergli zu besuchen.

Ohne viel zu erwarten, aber sehr interessiert, ging unsere kleine Delegation nach Luzern.

Was wir dort gesehen haben, war etwas Kleines aber Feines. Bei der Station standen zwei E-Bikes, ein

E-Cargovelo, ein E-Roller sowie ein Elektro-Auto. Wie es uns Christoph Zurflüh von Trafiko AG erklärt hat, war es nicht einfach, das Projekt auf die Beine zu stellen. Von der Finanzierung, bei der die Stiftung Albert Koechlin eine wichtige Rolle gespielt hat, bis zu kleinen Details (z.B. empfindliche Veloschlösser) gab es eine Menge kleinere und grössere Probleme zu lösen, bevor die Station im März 2022 in Betrieb genommen werden konnte.

Goran Vejnovic



Promenade Zug: Endlich hat die Stadt Zug die Katze aus dem Sack gelassen.

Nach der Verwerfung des Stadttunnels an der Urne vom 14. Juni 2015 bemühte sich die Stadt Zug sechs Jahre lang nicht um eine Durchfahrtslösung für die Stadt. Der Vorschlag des VCS («Promenade Zug») wurde mit der Begründung «wir wollen einen Tunnel» abgelehnt. Und das, obwohl eine weitere Planung nicht nur mind. 20 Jahre dauern würde, sondern weil nach allen bisher gescheiterten Vorlägen für ein Tunnelprojekt von einer Annahme nicht ausgegangen werden kann. Nun steht nach 2009 wieder eine neue Ortsplanung (bis Ende 2025) für die nächsten 15 – 20 Jahre an, die und die Stadt musste betreffen Durchfahrtslösung über die Bücher. Obwohl ein Stadttunnel auch in den neuen Plänen wieder eingezeichnet ist, bemühte sich die Stadt um eine Lösung, die schneller realisiert werden kann und stellte sie wie folgt vor: «Die Stadt mit dem lebendigen Zentrum für alle», bei dem ein «identitätsstiftender Stadtraum entstehen soll, indem der Bahnhofplatz mit dem Seeufer und der Altstadt verknüpft wird». Eigentlich unser Vorschlag der «Promenade Zug», wären da nicht ein paar

«Details» eingeplant, die kaum erfolgreich umgesetzt werden können. So soll die Vorstadt vom MIV (motorisierter Individualverkehr) befreit werden, der Bus aber soll bleiben. Die Bahnhofstrasse soll im Gegenverkehr geführt und mit einer Mittelinsel für das Überqueren ohne Fussgängerstreifen gebaut werden. Der Bus würde im Einbahnverkehr vom Metalli in die Vorstadt, von da auf den Postplatz und dann über die Poststrasse in die Metalli geführt werden. Die Vorstellung dürfte genügen, um zu merken, dass der Platzgewinn für den Langsamverkehr (LV) und die angestrebten Grünflächen minimal ausfallen. Weil der MIV in der Bahnhofstrasse im Gegenverkehr geführt wird, dürfte die Attraktivität in der Bahnhofstrasse eher sinken, das zugunsten der Vorstadt, die etwas entlastet würde.

Unserer Ansicht nach macht es keinen Sinn, so viel Fläche zu verplanen, ohne die eigentlich beabsichtigten Mehrwerte zu gewinnen, um dann mit der von der Stadt gewünschten Tunnellösung wieder alles auf den Kopf stellen zu müssen.

Wir sind noch immer überzeugt, dass unser Projekt «Promenade Zug» eine bessere Lösung darstellt, die wesentlich mehr Mehrwert schafft. Der VCS hat in dieser Sache schon mit Exponenten der SVP und FDP das Gespräch gesucht. Diese scheinen nicht mehr so sehr gegen das Projekt «Promenade Zug» zu opponieren. Mal sehen, wie sich das entwickelt...

Philipp Kissling

Veloverbindung Zug-Arth

Haben Sie auch schon an eine Rundfahrt mit dem Velo um den Zugersee gedacht? Wollten Sie diese wie viele Zuger selbst oder mit ihren Gästen einen solchen Ausflug machen? Aber der Gedanke, mit Autos und Lastwagen zusammen einen guten Teil der Strecke fahren zu müssen, hat Sie von dem Vorhaben abgehalten. Bei diesem so abschreckenden Teil der Route handelt es sich vor allem um die Veloverbindung Zug – Arth. Es ist eine wichtige Verkehrsachse im Kanton Zug und daher eine rege benutzte Strasse. Zudem ist sie als Verkehrslösung ein richtiges Stück vom Patchwork. Als Illustration: auf der 13 Kilometer langen Strecke Zug – Arth gibt es nicht weniger als 10 Temporegimewechsel!

Viele von uns haben sich Gedanken gemacht, wenn auch nur flüchtig, wie so etwas realisiert werden

