

BAUSTELLE DES MONATS

Text: Flurina Schenk

Fotos: Andreas Busslinger (Seite 20), Flurina Schenk

Tangente Baar/Zug: Berg und Tal vernetzt

Die Baustelle des Monats vom Juni ist eine, die vernetzt. Die Tangente Zug/Baar (TZB) verbindet Berg und Tal und ermöglicht die direkte Zufahrt auf die Autobahn. Sie erschliesst aber auch die beiden Gebiete der Industriestrasse und in der Baarermatt. Ingesamt soll sie verbinden, erschliessen, entlasten und vernetzen. Die Vorarbeiten begannen im Sommer 2016, eröffnet wird die Tangente im Jahr 2021.

Vor der Baubaracke sind zum Glück zahlreiche Bilder aus der Vogelperspektive an eine Holzwand gepinnt, die die Vielfalt dieser Infrastruktur-Baustelle illustrieren. Trotzdem geht es einen Moment, bis man sich zurechtfindet. Christen spricht von Berg und Tal, Ost und West, Zug und Baar, Nord und Süd. Und langsam gewinne ich einen Überblick.

Die Bauarbeiten im Los Berg binden die Berggemeinden Menzingen und Aegeri an die Autobahn an. Über die über die Tangente Zug/Baar werden aber auch die Gebiete Göbli und Baarermatt neu erschlossen. Ingesamt soll der Verkehr nur dort wo nötig durch Baar, Zug und die angrenzenden

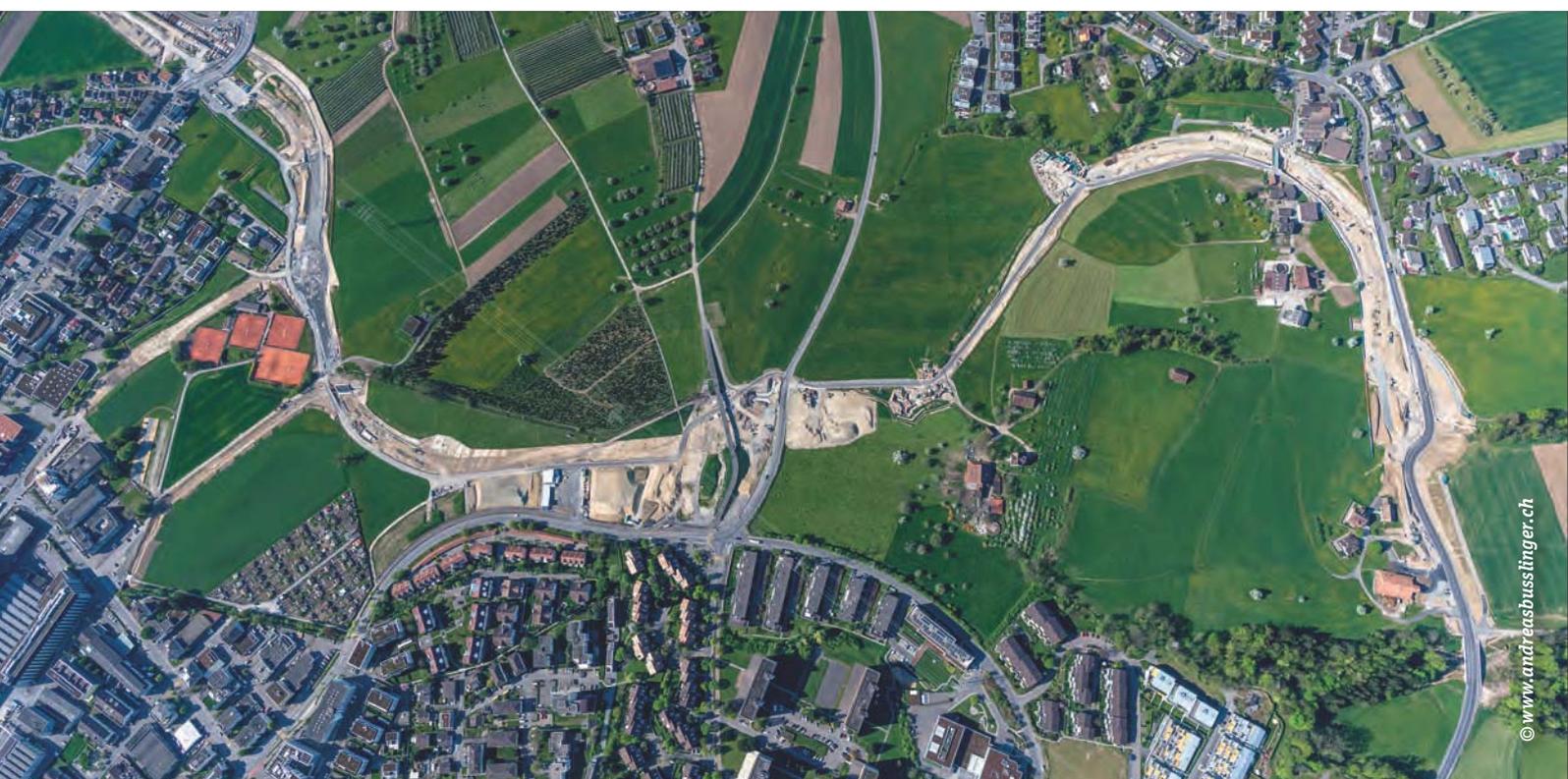
Dörfer fahren. Im Los Tal werden zwei Unterführungen unter Verkehr ersetzt bzw. neu erstellt, um die nötigen Kapazitäten für den Verkehr sicherzustellen.

Herausforderungen und Freude

Fragt man Christen nach den Herausforderungen, gibt es viel zu erzählen. «Horizontal stellt sich uns nicht nur die Herausforderung des Gefälles vom Berg ins Tal, auch Themen wie Grundwasser, Siedlungsgebiete, Schutzzonen und die Landwirtschaft sind Themen, die uns täglich begleiten», sagt Christen. «Vertikal befassen wir uns mit Bachdurchlässen und Radüberführungen, welche mit dem sehr geringen Gefälle extrem wenig Spielraum zulassen». Auch

gegen oben ist die Baustelle nicht überall offen. Ein Teil der neuen Strassentrasse verläuft unter einer Starkstromleitung. «Der Kran war deswegen für einmal mehr breit als hoch», erzählt Christen.

Auf die Frage, was ihm denn Freude mache, kommt die Antwort rasch. «Das Team hier vor Ort arbeitet hervorragend zusammen, das entlastet mich.» Freude machen ihm aber auch die Herausforderungen, die zu lösen sind – und dass er bereits seit 2010 am Projekt mitarbeitet, ist ein grosser Vorteil. Zudem lebt und arbeitet er schon lange in Zug, kennt die Gepflogenheiten und hat ein gutes Netzwerk.





Bruno Christen, stv. Abteilungsleiter, Tiefbauamt Zug und Projektleiter Tangente Zug/Baar.

Augenschein und Begehung

Aber nun geht's los. Und für die Besichtigung steigen ins Auto, auch wenn hier sogar Fahrräder auf der Baustelle stehen. Wir fahren Richtung Berg zu einem eindrucksvollen Einschnitt, in dem momentan die Bauarbeiten für einen Tagbautunnel ausgeführt werden. Ein grosser Teil wird in ein paar Jahren wieder Landwirtschafts-Zone sein. Vorher gibt es aber noch einiges zu tun. Zuerst wurde die Baugrube mit Pfählen gesichert. Nun werden von unten nach oben mit Pressluft Steine gelöst und der Baugrund abgetragen. Und während oben Gesteinsbrocken das Bild prägen, wird im unteren Bereich des Tunnelleinschnittes der Baugrund bereits mit Magerbeton versehen. Der neue Tunnel Geissbüel ist mit einer Länge 370 Metern relativ kurz. Speziell sind aber sein Gefälle von 7 % und seine Kurve von über 120 Grad.

Anschliessend geht die Strassentrasse in die Fläche und umfährt ganz knapp eine Grundwasserschutzzone 3. Zudem ist der Baugrund hier schwierig und muss verbessert werden. Das braucht im Querschnitt 60cm grober Kies und ca. 10cm feiner Kies mit Vlies und Geogitter, erst dann folgen der eigentliche Strassenkoffer von 50cm und anschliessend rund 22cm Strassenbelag.

Wir nähern uns der Zugerstrasse mit der 300 m langen Baugrube und damit den Spundwänden, die die Baustelle hier vor dem Grundwasser schützen. Die Dicke der Beton-Bodenplatte macht klar, was nötig ist, dass die Strasse in diesem Teil nicht vom Grundwasser hochgedrückt wird. In gewissen Bereichen ist die Bodenplatte mit Pfählen gegen den Auftrieb gesichert. Und auch hier haben es die Bauprofis mit Wasser zu tun und müssen dieses von der einen Seite der Baugrube auf die andere umleiten.



Der Platz ist nicht nur unten beschränkt. Auch oben bleibt hier wenig Platz, vor allem, wenn Spundwände angebracht werden müssen.

Menschen und Maschinen

Und wie viele Bauprofis sind denn auf dieser Baustelle täglich am Werk? «Rund 100 Personen», sagt Christen. Pro Los sind drei bis vier Bauleiter und nochmal so viele Bauführer im Einsatz, die dann jeweils mehrere Gruppen mit Polieren, Vorarbeitern und Bauarbeitern führen. Unterstützt werden sie von 8 bis 10 Kränen, zwei Grossdumpern, einer Brecheranlage für die Materialaufbereitung sowie unzähligen Baggern, Dumpern, Walzen und Transportgeräten jeder Art.

Wenn man den Blick über die Ebene schweifen lässt, wird klar: Die Tangente Zug/Baar verändert die Landschaft einschneidend. Und dass das nicht nur gut und schön ist, ist Christen klar. Klar ist für ihn aber auch: «Schlussendlich werden wir alle von der Tangente Zug/Baar profitieren.»

Die Tangente Zug/Baar in Kürze

Die Tangente Zug/Baar ist ein wichtiger Teil der Gesamtverkehrslösung für den Wirtschafts- und Wohnstandort Zug. Sie ist die neue Ost-/West-Verbindung zwischen dem Zuger Berggebiet und der Talebene. Die Tangente führt als zweispurige Kantonsstrasse vom Anschluss Margel an der Ägeristrasse zum Knoten Zugerstrasse im Talboden. Von dort verläuft sie auf der heutigen Südstrasse, die bis zum Autobahnanschluss Baar auf drei Spuren ausgebaut wird. Die Einbindung in das bestehende Strassennetz erfolgt über sechs Knoten. Insgesamt weist die Neubaustrecke eine Länge von drei Kilometern auf.

Quelle: www.zg.ch

Die wichtigsten Zahlen und Fakten zur Tangente Zug/Baar

- 2-spurige Kantonsstrasse
- 3-spurig zwischen Zugerstrasse und dem Autobahnanschluss Baar
- 3 Kilometer Strasse
- 1 Kilometer Erschliessungsstrecken
- 6 Knoten zum bestehenden Strassennetz
- 370 Meter im Tunnel Geissbüel
- 2.5 Kilometer Rad-/Fusswege
- 1.5 Kilometer Bachrenaturierungen
- 1.5 Kilometer Lärmschutzeinrichtungen
- 3 Kreisel
- 3 Lichtsignalanlagen
- 2 Brücken
- 11 Bachdurchlässe
- 201 Millionen Franken für Planung, Bau und Landerwerb (exklusiv Teuerung)

Quelle: www.zg.ch