



Der erste Strassentunnel im Kanton Zug ist im Bau

Wenn alles nach Plan verläuft, dann fahren im Herbst 2021 die ersten Autos über die Tangente Zug/Baar. Ein wichtiger Eckpfeiler des Zuger Gesamtverkehrskonzepts ist dann realisiert. Die Bauarbeiten sind auf der ganzen Strecke im Gange.

Der Bau der Tangente Zug/Baar ist in zwei Abschnitte – Tal und Berg – aufgeteilt, die zeitgleich gebaut werden. Für Regierungsrat Urs Hürlimann ist diese Strasse von zentraler Bedeutung. «Die Entlastungswirkung der Tangente Zug/Baar wirkt sich nämlich grossräumig aus. Sie bezieht sich insbesondere auf die Siedlungsgebiete von Baar, den nördlichen Teil von Zug und entlastet sie vom Transitverkehr.»

Im letzten Jahr wurden die Bauplätze, Baupisten und provisorischen Erschliessungen erstellt und im Neufeld der Verkehrsknoten in mehreren Etappen nach Osten neben die bestehende Strasse verlegt. Die neue Unterführung unter der Zugerstrasse ist momentan im Bau.

Es ist der erste Strassentunnel im Kanton Zug

Eine spezielle Herausforderung ist der Geissbüel-Tunnel, der im Tagbau erstellt

wird. Zuerst wurde in den letzten Wochen eine 370 Meter lange Baugrube bis zu einer Höhe von zwölf Metern ausgehoben. Das herausgeholte Material ist jedoch nicht in eine Deponie gekarrt worden,



Die Unterführung der Zugerstrasse ist im Bau.

sondern vielmehr wird es vor Ort recycled. Sobald die Baugrube ausgehoben worden ist, beginnt die eigentliche Arbeit für den Tunnel. Die Wände werden mit rund 2000 Bodennägeln und Ankern (ein normaler Nagel misst 12 Meter) stabilisiert. Innerhalb der ausgehobenen Spur wird danach eine Art langes Haus mit Bodenplatte, Wänden und Decke aus Beton gebaut. In dessen Innern sollen ab Sommer 2021 die Autos auf zwei Spuren vom Tal auf den Berg oder in die Gegenrichtung fahren.

Mit dem praktizierten Verfahren ist nicht nur der Lärm weg, sondern es kann auch die Tunnelstrecke wieder mit Erdrreich zugedeckt werden. Die so wiedergewonnene Fläche kann für die Landwirtschaft verwendet werden. Einzig im Bereich der beiden Portale bleibt der Tunnel sichtbar. Ausserdem hat er drei Notausgänge. Das heisst, nach rund 90 Metern wird ein solches Rettungsbauwerk erstellt. Hingegen braucht der Geissbüel-Tunnel keine Lüftung. Diese besorgt die Physik dank dem sogenannten Kamineffekt. Es gibt einen Druckunterschied zwischen den beiden Portalen. Das führt zu einem Luftzug vom Talportal zum Bergportal. Bis im April 2019 soll die 17 Meter breite Tunnelhülle betoniert sein. Der Innenausbau beansprucht rund ein weiteres Jahr.

Die Tangente wird insgesamt mit sechs bestehenden Strassen verknüpft. Drei Kreisel sollen dafür sorgen, dass der Verkehr fliesst.



Das Trasse der Tangente führt unmittelbar beim Tennisclub Zug vorbei.

Zwei neue Brücken im Margel und Inwil

Die Arbeiten an der neuen Brücke über den Margelbach sind seit rund einem Jahr abgeschlossen. Sie waren anspruchsvoll, konnten aber ohne Verzögerungen ausgeführt werden. Seit Mitte Mai 2017 rollt der Verkehr über die neue Brücke. Danach wurden das Bachtobel ausgebaut und der Margelbach renaturiert. Der Fussweg zur Oberalmig kann ebenfalls wieder begangen werden.

In Inwil wurde die Fussgängerunterführung im Herbst 2016 abgebrochen. Dazu musste die Strasse mehrmals verlegt werden. Mitte letzten Jahres konnte die neue Stahlbrücke montiert werden. Seit

Oktober 2017 laufen oder fahren Fussgänger und Velofahrer über die neue Brücke. So können die Schülerinnen und Schüler die Tangente unabhängig von den Strassenbauarbeiten sicher queren und Konflikte mit dem Baustellenverkehr werden vermieden.



Knoten Rigistrasse in Inwil mit der neuen Fussgänger- und Velobrücke.



Landschaft als wichtiger Bestandteil

Einen Schwerpunkt bilden die Eingliederung der neuen Strasse in das Naherholungs- und Landwirtschaftsgebiet sowie der ökologische Ausgleich und die Schutzmassnahmen für die Umgebung. «Die neuen Strassen werden von zahlreichen landschaftspflegerischen Massnahmen wie Bachrenaturierungen, der Gestaltung von naturnahen Flächen und Bepflanzungen sowie kleinen und grösseren Dammschüttungen begleitet. Sie nehmen in ausreichendem Masse Rücksicht auf Naherholungs-, Siedlungs- und Schutzgebiete zwischen Baar und Inwil», betont Baudirektor Urs Hürlimann.

Das Projekt

Die Tangente Zug/Baar wird vom Knoten Süd-/Weststrasse, direkt beim Autobahnanschluss Baar, auf der bestehenden Südstrasse zum Knoten Zugerstrasse verlaufen. Dort beginnt die eigentliche Neubaustrecke. Sie führt über die Knoten Industriestrasse und Inwilerriedstrasse zum Knoten Rigistra-



Der Geissbuel-Tunnel wird im Tagbau errichtet. Die Baugrube ist 370 Meter lang und wird bis auf eine Höhe von 12 Metern ausgehoben.

Die folgende Steigung überwindet die Tangente über den 370 Meter langen Tunnel Geissbuel. Dieses Bauwerk dient auch als Sicht- und Lärmschutz. Im Gebiet Margel schliesst die Tangente an die Ägeristrasse an. Die Neubaustrecke wird als zweispurige Kantonsstrasse

ausgestaltet – die bestehende Südstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Baar und dem Knoten Zugerstrasse wird auf drei Spuren ausgebaut. Die Strasse ist drei Kilometer lang. Ein weiterer Kilometer sind Erschliessungstrecken zur Hauptachse.



Noch sieht die Tangente Zug/Baar nach einer einzigen, grossen Baustelle aus. In rund drei Jahren werden hier Autos verkehren.