



Ausgabe 3/2017

Tangente Zug/Baar

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser

Keine Frage: Es ist für mich ein gutes respektive ein ganz besonderes Gefühl, als Gesamtleiter das grösste Strassenbauprojekt in der Geschichte des Kantons, die Tangente Zug/Baar, zu begleiten. Es freut mich, feststellen zu dürfen: Wir haben schon einiges erreicht. Im Herbst 2017 konnten wir die Fussgänger- und Velobrücke in Inwil einweihen. Im Margel ist die neue Brücke auch in Betrieb. Im Neufeld sind die Vorarbeiten mit den ständig wechselnden Verkehrs- und Bauphasen abgeschlossen. Nun können die ersten Teile der neuen Unterführungen Zugerstrasse und Südstrasse gebaut werden.

Dass es bei diesen Arbeiten zu Emissionen kommt, lässt sich leider nicht vermeiden. Wir tun unser Möglichstes, den Lärm auf ein erträgliches Mass zu reduzieren. Wir bedanken uns für das Verständnis.

Bruno Christen
Projektleiter Tangente Zug/Baar

IN DIESER AUSGABE

Was bisher alles gebaut wurde:
Die Bilder.
Seite 2

Lärmintensive Arbeiten: Warum es hin und wieder nicht leiser geht.
Seite 3

Kelten und Römer auf der Tangente Zug/Baar.
Seite 4

Neue Unterführungen und der erste Strassentunnel im Kanton Zug

Im Neufeld entsteht in den nächsten Jahren eine neue Strassenunterführung. Dafür wurden in den letzten Wochen der Schmutzwasserkanal und die Wasserleitung verlegt. Nun kann der westliche Teil der Unterführung Zugerstrasse gebaut werden.

Wegen der provisorischen Verkehrsführung ist dort das Abbiegen nicht mehr möglich. Das heisst für alle Verkehrsteilnehmer: Wer von der Autobahn kommend nach Baar will, muss bereits beim ersten

Lichtsignal an der Autobahn links abbiegen und über die Weststrasse fahren.

Die Südstrasse wird nun auf drei Spuren ausgebaut. Nach dem Versetzen der Baugrubenabschlüsse folgt der Abbruch der bestehenden Betonkonstruktion auf der Südseite, um anschliessend die erste Hälfte der neuen Unterführung zu erstellen. Der Verkehr wird vorerst auf dem bestehenden, nördlichen Strassentrassee geführt.

Margel: Neues Verkehrsregime

Beim Mittelbach-Durchlass im Margel muss noch die zweite Hälfte gebaut werden. Dafür wurde der Verkehr auf die Bergseite verlegt. Die Auto- und Velofahrer benützen bereits die neue Strasse. Mit dem Aushub für den ersten Strassentunnel im Kanton Zug wird Anfang Jahr 2018 begonnen.

Das Trasse der Tangente Zug/Baar.



Baustellen Neufeld und Margel



Im Bereich Neufeld und Südstrasse mussten die Spundwände bis in eine Tiefe von 20 Metern und darüber hinaus in den Boden einvibriert werden.



Beim Mittelbach-Durchlass im Margel ist der erste Teil gebaut. Die Strasse wird abgesenkt, bevor der Abzweiger Richtung Tunnel gebaut werden kann.

Einweihung der Brücke in Inwil

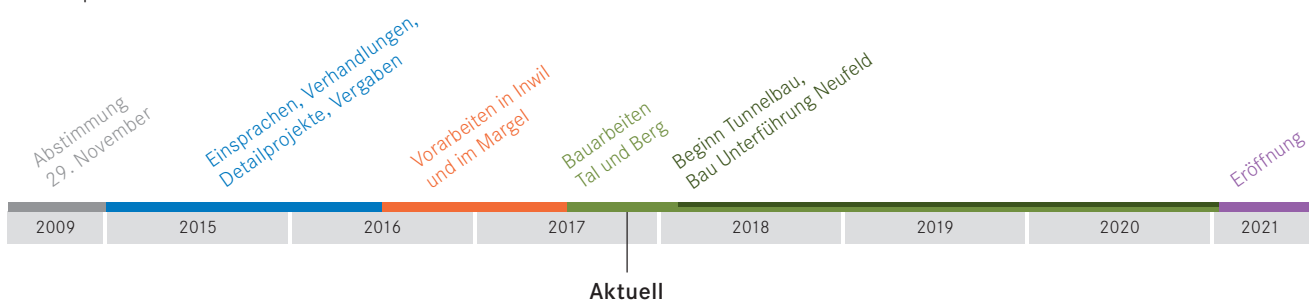


Die neue Fussgänger- und Velobrücke in Inwil. Die Stahlbrücke besteht aus drei Teilen, ist 66 Meter lang und wiegt 173 Tonnen.



Baudirektor Urs Hürlimann (links) und der Baarer Bauchef Paul Langenegger eröffnen die neue Fussgänger- und Velobrücke in Inwil.

Phasenplan Stand November 2017



Warum es hin und wieder nicht leiser geht

Das grösste Strassenbauprojekt aller Zeiten des Kantons Zug sorgt dann und wann auch für Lärm. Wir haben den Projektleiter der Tangente, Bruno Christen, dazu befragt.

Weshalb werden auf den Baustellen der Tangente Zug/Baar die Spundwände einvibriert und nicht mit dem lärmarmen hydraulischen Pressverfahren eingebracht?

Bruno Christen, Projektleiter: Das hydraulische Pressverfahren eignet sich für Tiefen bis zu 12 Metern; ab 10 Meter nimmt die Festigkeit des Bodens massiv zu. Die meisten Spundwände für die Tangente mussten aber bis in eine Tiefe von 20 Metern eingebracht werden. Deshalb wurden sie in den Boden einvibriert.

Wieso wird kein Schallschutzverfahren angewendet?

Bruno Christen: Zur Reduzierung der Emissionen werden nach Möglichkeit die meisten Spundwände als Doppelbohle einvibriert. Das heisst, es sind

jeweils zwei Spundwände fest miteinander verbunden. Diese Doppelbohle ist steifer und erzeugt weniger Schallwellen, was wiederum weniger Lärm bedeutet. Spundbohlen direkt unter der Freileitung mussten einzeln mit einem Seitengreifer einvibriert werden. Dies führte vereinzelt zu mehr Lärm. Der Nutzen von Schalldämmvorhängen ist aus unserer Sicht nicht gegeben, sondern hätte zu einer Verlängerung der Bauzeit mit grossen Lärmemissionen geführt.

«Der Nutzen von Schalldämmvorhängen ist aus unserer Sicht nicht gegeben.»

Führt das Amt für Umweltschutz (AfU) Baulärm-Messungen durch?

Bruno Christen: Das AfU führt keine Baulärmmessungen durch. Wir halten uns an die Lärmschutzverordnung des Bundesamtes für Umweltschutz. In den Baulärmrichtlinien ist festgehalten, was, wie, wann, wo mit welchen Mitteln erfolgen kann. Auch Ausnahmen sind genau umschrieben.

Wieso wurden die lärmintensiven Spundwandarbeiten nicht gleichzeitig mit den Weichenerneuerungen im Bahnhof Zug terminiert?

Bruno Christen: Wir können selbstverständlich nachvollziehen, dass es für betroffene Anwohner angenehmer wäre, wenn solche lärmintensive Arbeiten möglichst gleichzeitig ausgeführt werden könnten. Allerdings ist dies kaum möglich. Jedes Bauprojekt hat seinen eigenen Ablauf. Die Spundwandarbeiten an der Tangente Zug/Baar sind zum Beispiel Arbeiten, welche zu Beginn der Realisierung durchgeführt werden müssen. Im August 2017 konnte die Freileitung der Swissgrid AG für vier Wochen ausgeschaltet werden, damit die Spundwände unter und im Gefahrenbereich der Freileitung einvibriert werden konnten. Arbeiten am Streckennetz der SBB und der Bau der «Circolago» in der Stadt Zug unterliegen ebenfalls einer langfristigen Planung.



Die Spundwände werden einvibriert.



Auswahl an Fundobjekten:
Römische (5) und keltische Fibel (1), Glasarmringfragment (2), ein bemaltes Gefässfragment (3) und ein Spinnwirtel (4), sowie eine bronzeitliche Nadel? (6) und Münzen unterschiedlicher Zeitstellung (7). (Foto ADA Zug)

So können Sie den Newsletter abonnieren

Der Newsletter Tangente Zug/Baar wird während der Bauphase in regelmässigen Abständen bis zur Eröffnung im Jahr 2021 erscheinen. Baudirektor Urs Hürlimann betont: «Mir ist es wichtig, dass die Bevölkerung über dieses grösste Strassenbauprojekt des Kantons laufend informiert wird.» So kann der Newsletter abonniert werden: Website www.zg.ch/tangente

Sie können den Newsletter aber auch von der Website herunterladen und ausdrucken.

Wenn Sie Fragen oder Anregungen haben, dann schreiben Sie uns ein Mail an baudirektion@zg.ch oder rufen an, Telefon 041 728 53 00.

IMPRESSUM

Herausgeber, Redaktion

Baudirektion des Kantons Zug

Bilder

Andreas Busslinger, Baar

Adresse

Baudirektion des Kantons Zug
Aabachstrasse 5
6300 Zug
Telefon 041 728 53 00
Mail: baudirektion@zg.ch
Website: www.zg.ch/tangente

Kelten und Römer auf der Tangente Zug/Baar

Kurzbericht zur archäologischen Rettungsgrabung 2017

Die Überschwemmungsebene der Lorze im Gebiet der Gemeinde Baar wurde mindestens seit der Jungsteinzeit besiedelt. Deshalb begleitet das Amt für Denkmalpflege und Archäologie seit August 2017 die Aushubarbeiten für den Bau der Tangente Zug/Baar. Insbesondere im Abschnitt zwischen den Knoten «Neufeld» und «Industriestrasse» kamen während dem maschinellen Humusabtrag diverse archäologische Objekte zum Vorschein.

Bedeutende Entdeckung

Wie die Grabungsarbeiten rasch zeigten, konzentrierte sich der Grossteil der Funde auf eine mit dunklem Erdmaterial verfüllte Grube. In deren Mitte fanden sich die Reste einer Feuerstelle. Ausser etlichen Gefässfragmenten kamen in diesem Bereich zahlreiche Tierknochen zum Vorschein. Einige davon wiesen Spuren grosser Hitzeeinwirkung auf. Aus derselben Grube stammen auch eine Fibel (Gewandschliesse), ein Spinnwirtel sowie das Fragment eines Glasarmringes. Sämtliche Funde sind in die keltische Epoche zu datieren (Latènezeit, um 450 vor Christus bis zur Zeitwende) – die Grube und die darin gefundenen Objekte sind somit über 2000 Jahre alt. Die Entdeckung ist deshalb von be-

sonderer Bedeutung, weil Funde aus diesem Zeitabschnitt im Kanton Zug selten sind.

Unsicherheiten bereitet die Deutung der baulichen Reste. Denkbar ist ein sogenanntes Grubenhaus, bei dem das Hausinnere in den Boden eingetieft wurde. Ein Zusammenhang mit der keltischen Besiedlung der Baarburg liegt aufgrund der geringen Distanz auf der Hand.

Wenige Meter neben der keltischen Grube fanden sich die Reste mehrerer künstlich angelegter Gräben. Die darin gefundenen Keramikfragmente datieren ebenfalls aus der vorrömischen Zeit. Ob es sich bei den Strukturen um die Reste von Gebäuden, Entwässerungskanäle oder Umfriedungen handelt, kann noch nicht mit Sicherheit bestimmt werden. Rätselhaft mutet auch der Fund eines grossen zerbrochenen Gefässes an, über dessen ursprünglichen Verwendungszweck und das Alter noch spekuliert wird.

Rund 60 Meter nordwestlich des Grabensystems konnten zudem weitere künstlich angelegte Gräben freigelegt werden. Darin gefundene Fragmente von Gefässen datieren aus der Römerzeit. Eine römische Fibel und eine Bronzenadel anderer Zeitstellung sowie verschiedene neuzeitliche Münzen konnten mit dem Metalldetektor geborgen werden. Die Erdarbeiten werden bis zu ihrem Abschluss weiterhin archäologisch begleitet.

*Abteilung Ur- und frühgeschichtliche Archäologie:
Gishan F. Schaeren und David Jecker*