



Bau der Unterführung Zugerstrasse

Die Bauarbeiten für die Unterführung Zugerstrasse kommen zügig voran und verlaufen störungsfrei. Eine Übersicht.

Diese Arbeiten sind ausgeführt:

- wasserdichter Baugrubenabschluss mit 24 Meter langen Spundwänden
- Bohren und Inbetriebnahme der Entnahme- und Rückgabeburgen. Dies war notwendig, damit das Grundwasser im Lorze-Schotter (in rund 10 Meter Tiefe) von der Nord- auf die Südseite gepumpt werden kann
- Sichern der Werkleitungen der Zugerstrasse über die Baugrube der Unterführung
- der Schmutzwasserkanal der Zugerstrasse musste östlich um die neue Unterführung herum verlegt werden
- Aushub der Baugrube. Das Aushubmaterial musste teilweise zwischengelagert werden, weil die zur Verfügung stehenden Deponien bei schlechtem Wetter kein Material deponieren können

Daran wird gearbeitet:

- Bodenschicht erstellen, Betonieren der Bodenplatten
- Betonieren der ersten Wand-Etappen bei gleichzeitigem Rückbau der Baugrubensicherung

Das muss noch ausgeführt werden:

- die Wände mit wiederverwendbarem Aushubmaterial hinterfüllen
- Pumpwerk für die Strassenentwässerung erstellen
- Betondecke im Bereich der Zugerstrasse betonieren
- gesamte Bodenplatte reinigen und Dichtungsschicht aufbringen. Im Anschluss wird der ungebundene Strassenkoffer aus Recyclingmaterial eingebracht und die bituminöse Trag- und Binderschicht eingebaut
- um die bestmögliche Qualität des Strassenbelags zu erreichen, wird die Asphaltdeckschicht erst nach Fertigstellung der gesamten Unterführung Zugerstrasse in einem Arbeitsgang eingebaut
- die Zugerstrasse wird in ihre vorherige Lage zurückverlegt und der südliche Zubringer der Südstrasse angeschlossen
- Erstellung einer ersten Etappe der neuen Lichtsignal-Anlage
- Fahrbahn-Wechsel auf die Ostseite. Baugrube mit Spundwänden erstellen, betonieren und Fahrbahnen erstellen
- Parallel wird die nordwestliche Zufahrt auf die Südstrasse in Richtung Autobahn erstellt
- Nach der Fertigstellung der Unterführung Zugerstrasse werden alle zugänglichen Spundwände der Baugrube aus dem Boden gezogen. Das Grundwasser im Lorze-Schotter kann somit wie vor dem Bau der Unterführung zirkulieren

Sobald die Bodenplatte fertig erstellt ist, werden die Wände betoniert und die Baugrubensicherungen rückgebaut.

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 Sie uns an, Telefon 041 728 53 00.

IMPRESSUM

Herausgeber, Redaktion

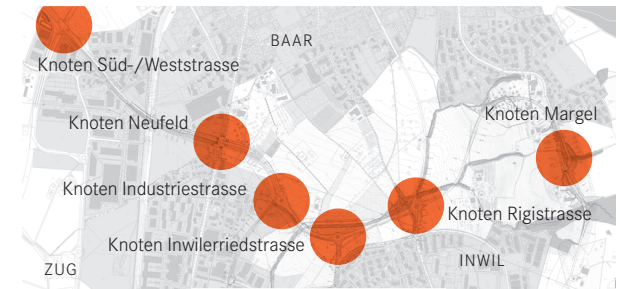
Baudirektion des Kantons Zug

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



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser

Ich bin für das Los «Tal», welches an der Kreuzung Weststrasse beginnt und die beiden Unterführungen Neufeld unter der SBB und Zugerstrasse beinhaltet, zuständig.

In rund einem Jahr haben wir 24 Meter lange Spundwände für den Baugrubenabschluss eingerammt und Betonpfähle für die Unterführungen gebohrt. Zusätzlich haben wir zahlreiche Werkleitungen verlegt sowie auf der Südseite die Bodenplatten für beide Unterführungen fast vollständig erstellt. Ein grosser Abschnitt der Seitenwand der SBB-Unterführung ist bereits zu erkennen.

Trotz der zahlreichen unterschiedlichen Arbeiten befinden wir uns im vorgesehenen Zeitplan und sind zuversichtlich, den Strassenabschnitt entlang der Südstrasse den Verkehrsteilnehmern termingerecht übergeben zu können.

Falk Stolper
Stv. Projektleiter Tangente Zug/Baar

IN DIESER AUSGABE

Der erste Strassentunnel im Kanton Zug ist im Bau
Seiten 2 und 3

Bau der Unterführung Zugerstrasse
Seite 4

Ein Tunnel, eine Unterführung und die Baustelle Industriestrasse

Auf den grossen Baustellen (Tunnel Geissbüel und Unterführung Zugerstrasse) der Tangente Zug/Baar wird mit Hochdruck gearbeitet. Vor rund einem Monat wurde auch mit den Bauarbeiten für den Teilabschnitt Industrie- und Grienbachstrasse begonnen.

Die Baumrodungen sind bereits erfolgt, bis zu den Sommerferien werden die Werkleitungen erstellt. Ende 2018 wird dieser Streckenabschnitt gebaut

sein. Die neue Strasse führt dann von der Industrie über die Grienbachstrasse und vorbei an den Tennisplätzen im Göbli auf die Tangente. Damit wird für die Zukunft ein wichtiger Stadtteil direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen und andere Quartiere der Stadt werden dafür vom Verkehr entlastet.

Für den allgemeinen Verkehr ist die neue Strasse aber noch nicht geöffnet. Der Strassenabschnitt Industrie- und Grienbachstrasse wird im Rahmen des Projekts Tangente Zug/Baar vorgezogen, damit die Stadt Zug den Ökiohof im Göbli erstellen kann.

Der neue Teilabschnitt Industrie- und Grienbachstrasse ist im Bau.



Der erste Strassen-tunnel 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.

Ein wichtiger Teil des Projekts Tangente Zug/Baar ist der Bau des ersten Strassentunnels im Kanton Zug. Die spezielle Herausforderung: Der Tunnel wird im Tagbau erstellt. Zuerst wurde in den letzten Wochen eine 370 Meter lange Baugrube bis zu einer Tiefe von zwölf Metern ausgehoben. Das herausgeholte Material ist jedoch nicht in eine Deponie gekarrt worden, sondern es wird vor Ort recycelt. Sobald die Baugrube aus-

«Die wiedergewonnene Fläche kann für die landwirtschaftliche Nutzung verwendet werden.»

gehoben 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 Innerem sollen ab Herbst 2021 die Autos auf zwei Spuren vom Tal auf den Berg oder in die Gegenrichtung fahren.

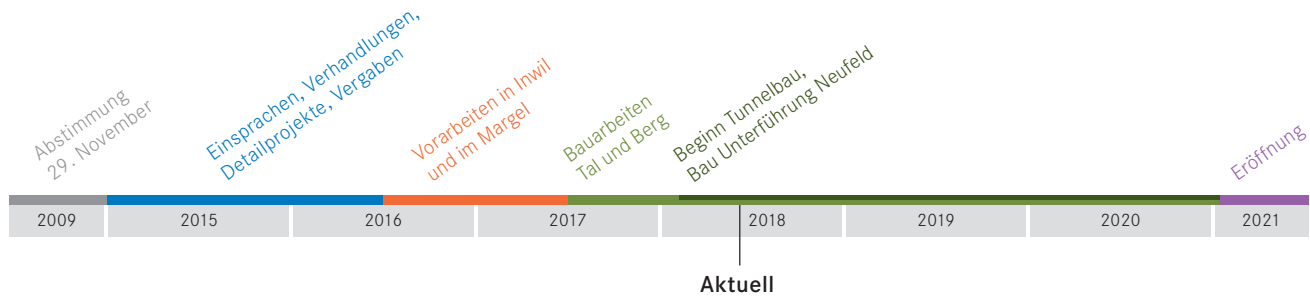
Mit dem Bau des Tunnels wird nicht nur der Lärm in diesem Gebiet eliminiert, sondern nach Abschluss der Arbeiten wird über dem Tunnel auch wieder Erdreich eingebracht. Die so wiedergewonnene Fläche kann für die Landwirtschaft verwendet werden. Einzig im Bereich der beiden Portale bleibt der Tunnel sichtbar. Ausserdem hat er drei Notausgänge. Das heisst, alle 90 Meter wird ein solches Rettungsbauwerk erstellt. Hingegen braucht der Geissbüel-Tunnel keine Lüftung. Diese besorgt die Physik mit dem sogenannten Kamineffekt. Das heisst: Es gibt einen Druckunterschied zwischen den beiden Portalen. Das führt zu einem Luftzug vom Talportal zum Bergportal.

Bis April 2019 soll die 14 Meter breite Tunnelhülle betoniert sein. Der Innenausbau beansprucht rund ein weiteres Jahr.



Die Baugrubenwände werden mit rund 2000 Bodennägeln und Ankern verstärkt.

Phasenplan Stand Mai 2018



Der Geissbüel-Tunnel wird auf einer Länge von 370 Metern im Tagbau erstellt.



Oben: Eintreiben der 12 Meter langen Nägel. Unten: Das aus dem Boden herausgeholte Material wird vor Ort mit einem Brecher recycelt.



Im Zuge des Ausbaus konnte der Grossacherbach im Gebiet Göbli renaturiert werden.

