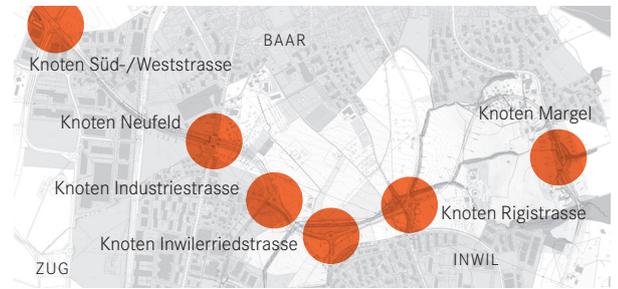


Tag der offenen
Baustelle
Sa 21. Sept.
10 bis 17 Uhr



Ausgabe 6/2019

Tangente Zug/Baar

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser

Für den Bau der Tangente Zug/Baar sind vier Jahre Bauzeit veranschlagt. Beim grössten Infrastrukturprojekt, welches der Kanton Zug je in Angriff genommen hat, arbeiten alle Hand in Hand und sind top motiviert. Eine einwandfreie Qualität und unfallfreie Arbeitsabläufe stehen im Vordergrund. In der Halbzeit der Bauphase stelle ich mit Freuden fest: es gibt keine Verzögerungen und die Kosten sind eingehalten. Es mag Laien erstaunen, wenn sie an verschiedenen Orten entlang der Tangente Zug/Baar Spezialisten am Werk sehen und anderswo ist nichts los. Ich versichere Ihnen: Die Bauarbeiten sind bis ins letzte Detail aufeinander abgestimmt. Es ist mir deshalb eine spezielle Freude, in zwei Jahren die Strasse dem Verkehr übergeben zu dürfen. Die Tangente Zug/Baar wird dann zumal im Kanton Zug Berg und Tal noch näher zusammenführen.

Regierungsrat Florian Weber
Baudirektor

IN DIESER AUSGABE

Die Zugerstrasse ist wieder ohne Schlaufe befahrbar
Seite 2

Das richtige Tun lohnt sich
Seite 3

Vorbildliche Reinigung des Strassenabwassers
Seite 4

Der erste Zuger Strassentunnel ist im Rohbau erstellt

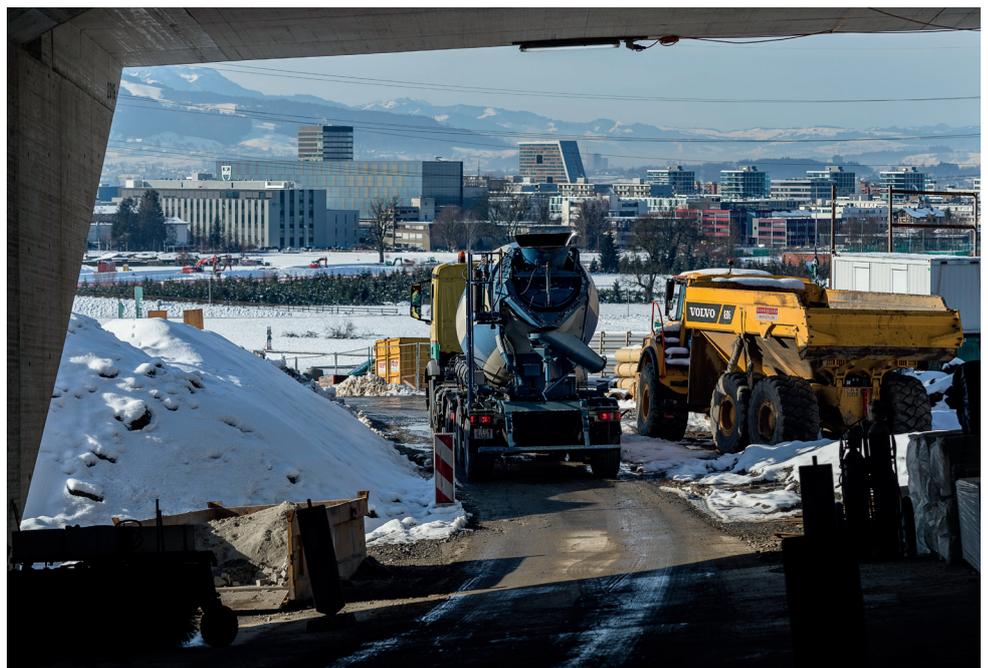
Arbeiter haben das letzte Stück der Decke des Geissbüel-Tunnels betoniert. Bis das erste Auto durchfahren kann, ist noch einiges zu tun.

Anfang April. Der Winter ist noch einmal ins Tal gekommen. Die Bauarbeiter auf dem Dach des Geissbüel-Tunnels lassen sich durch diese weisse Unbill nicht in ihrer Arbeit stören. Wenn sie die Decke auf dem Portal Margel (bergseitig) des ersten Strassentunnels im Kanton Zug fertig betoniert haben, ist der 370 Meter lange Durchlass termingerecht im Rohbau erstellt. Wohl kann der Tunnel von Baufahrzeugen bereits befahren werden, aber es fehlen noch die komplette technische Ausrüstung und der Strassenaufbau. Jetzt

folgt die Phase des «Innenausbaus»; seitlich des Tunnels im Bankett werden Werkleitungen, Entwässerungsrinnen und Randsteine versetzt. Zur Effizienzsteigerung werden hierbei Fertigelemente eingesetzt. «Es handelt sich nicht um Stangenware. Die Elemente sind spezifisch für den Tunnel angefertigt worden», sagt Bruno Christen, Projektleiter im kantonalen Tiefbauamt, bei dem in Sachen Tangente Zug/Baar alle Fäden zusammenlaufen. Auf die Bodenplatte kommt eine 30 Zentimeter starke Kiesschicht, auch Koffer genannt. Hernach folgen drei Schichten Asphaltbelag, um das angestrebte Strassenniveau zu erreichen.

Um sich lange Lastwagenfahrten sparen zu können, wird der Tunnel-Aushub auf Depots innerhalb der Baustelle fachgerecht zwischengelagert und anschliessend am selben Ort wiederverwendet. Der Rest des hochwertigen Materials findet Einsatz bei Lärmschutzdämmen entlang der neuen Strasse. Auch bei diesem Baulos zeigt sich: Die Wiederverwertung von Material spart Geld und schont die Umwelt.

Die letzten Arbeiten am Südportal des Geissbüel-Tunnels werden in Angriff genommen





Die Zugerstrasse ist wieder ohne Schlaufe befahrbar

Auch bei der Verkehrsanbindung der Zuger- an die Südstrasse verläuft alles nach Plan. Der Bauschwerpunkt liegt jetzt auf der Ostseite der Zugerstrasse.

In weiser Voraussicht ist die Unterführung der Südstrasse unterhalb der zweispurigen Bahnlinie zwischen Zug und Baar bereits vor Jahren so ausgelegt worden, dass der heutige Ausbau der Südstrasse mit der Tangente Zug/Baar darunter bequem Platz findet und nicht auch noch die Bahnbrücke verlängert resp. ersetzt werden musste. Nachdem der Westteil und der Knoten Neufeld seit diesem Frühjahr fertig gestellt sind, gehen die Bauarbeiten gleich auf der Ostseite der Zugerstrasse weiter und die heutige provisorische Schleife kann wieder abgebrochen werden. Dieser Seitenwech-

sel ermöglicht es, die Zugerstrasse alsbald wieder in die ursprüngliche Lage zu versetzen. Wenn der- einst – im übernächsten Jahr – die Tangente Zug/Baar dem Verkehr übergeben wird, kann die Zugerstrasse dann mit der neuen Unterführung kreuzungsfrei in Richtung Berg unterquert werden. Bereits in den nächsten Monaten wird die Lichtsignalanlage erstellt, welche die Verkehrsströme zwischen Baar und Zug sowie die Zubringer zur Tangente regelt.

Die ursprüngliche Linienführung der Zugerstrasse ist wieder gut erkennbar. Mit der neuen Lichtsignalanlage wird der Verkehr von und zur Tangente sowie zwischen Zug und Baar geregelt. Mit der Unterquerung der Zugerstrasse entsteht für den privaten Verkehr eine attraktive kreuzungsfreie Verbindung zwischen Berg und Autobahn und umgekehrt, welche dazu animieren soll, den Weg über die Tangente zu nehmen.

Der Ausbau des Knotens Neufeld geht zügig voran





Die Arbeiten am Belag sind inzwischen abgeschlossen

Das richtige Tun lohnt sich

Kanton und Stadt spannen zusammen. Damit die Stadt Zug beim Bau des Ökihofes vorwärts machen kann, zieht die Baudirektion den Einbau des Deckbelags im Bereich der Grienbach- und der Industriestrasse vor.

Die Bauherrschaft hat in den letzten Monaten die Arbeiten im Bereich der Industrie- und der Grienbachstrasse vorangetrieben. Wie der Projektlei-

ter der Tangente Zug/Baar Bruno Christen erklärt, wird diesen Sommer am Knoten Grienbachstrasse bereits die letzte Asphaltenschicht eingebaut.

Namentlich die Stadt Zug profitiert von diesen vorgezogenen Arbeiten. Im Göbli plant die Stadt Zug den neuen Ökihof. Die Zufahrt zur Entsorgungsstelle ist somit schon einmal erstellt.

Ab den Sommerferien 2019 wird die Baudirektion des Kantons Zug zudem die Strasse in Richtung Ägeri zwischen Margel und Talacher umfassend sanieren. Mit der Sanierung soll dieser Strassenabschnitt einen neuen Radstreifen bergwärts in Richtung Talacher erhalten. Somit ist für die Radfahrenden von Baar bis zum Talacher eine sichere Verbindung gewährleistet. Zur Optimierung der Bauzeit ist in den Sommerferien während fünf Wochen eine Vollsperrung vorgesehen. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis März 2020.

«Dank den vorgezogenen Arbeiten im Abschnitt Industriestrasse ist die Zufahrt zum neu geplanten Ökihof bereits erstellt.»

Phasenplan Stand Juni 2019



Vorbildliche Reinigung des Strassenabwassers

Nahe der Kreuzung der West- und der Südstrasse beim Autobahnanschluss Baar entstehen ein Absetzbecken und ein Teich mit Schilf. Das Gewässer ist aber nicht als Blickfang gedacht, vielmehr hilft es bei der Reinigung des Strassenabwassers, das sich auf der Tangente Zug/Baar ansammelt und in die SABA ergiesst.

SABA ist die Abkürzung für eine Strassenabwasser-Behandlungsanlage. In solchen Reinigungssystemen wird Strassenabwasser, das sich auf stark befahrenen Autobahnen und Strassen ansammelt, in einem ausgeklügelten Verfahren mehrstufig gereinigt. Daraufhin wird das gereinigte Wasser gesammelt und in ein Fliessgewässer (in die Lorze) abgeleitet.

Die SABA ist an der Kreuzung der Süd- und der Weststrasse an der Autobahnausfahrt Baar platziert, einerseits wegen der Nähe zur Lorze und andererseits, weil dort nicht nur das Strassenabwasser der Tangente Zug/Baar, sondern auch das Abwasser von Teilen der Ägeristrasse und der Weststrasse in Baar sowie des Autobahnanschlusses gereinigt werden soll. Deshalb beteiligt sich auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) an den Kosten für diese Anlage. «In der ersten Hälfte 2019 werden an drei Stellen mehrere Rohre

unter der Kreuzung Süd-/Weststrasse durchgestossen», sagt der Projektleiter der Tangente Zug/Baar, Bruno Christen. Sie dienen dazu, das von der in unmittelbarer Nähe befindlichen Pumpstation durchgeleitete Strassenabwasser der Tangente Zug/Baar und das Wasser des Autobahnanschlusses ins Reinigungsbecken zu leiten. Bruno Christen versichert, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zwischen der West- und der Südstrasse von diesen Bauarbeiten im Untergrund nicht behindert werden.

Mit dem Bau dieser SABA für die Tangente Zug/Baar erfüllt der Kanton Zug die Vorgaben des Bundes vorbildlich. Die Gewässerschutzvorschriften verlangen, dass Regenwasser von stark befahrenen Strassen gereinigt werden muss. Bei diesem Prozess bleiben Kies, Sand, anderer Abfall sowie beträchtliche Mengen aus Rückständen von Pneu- und Belagsabrieb in den verschiedenen Filterstufen zurück.

Mit der SABA in Baar wird garantiert, dass die Abwasser der Tangente Zug/Baar, des Autobahnanschlusses und der Ägeristrasse oberhalb des Gebiets Margel ab der Eröffnung der Strasse nur noch gereinigt in die Lorze fliessen werden. Die Bäche im Geissbüel, Margel und Grossacher werden vollständig vom Strassenabwasser der Kantonsstrassen entlastet. Das ist auch ein Zeichen dafür, dass der Kanton Zug die Anliegen der Umwelt ernst nimmt.

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 Florian Weber 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

Schematische Darstellung der Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) an der Autobahnausfahrt Baar

