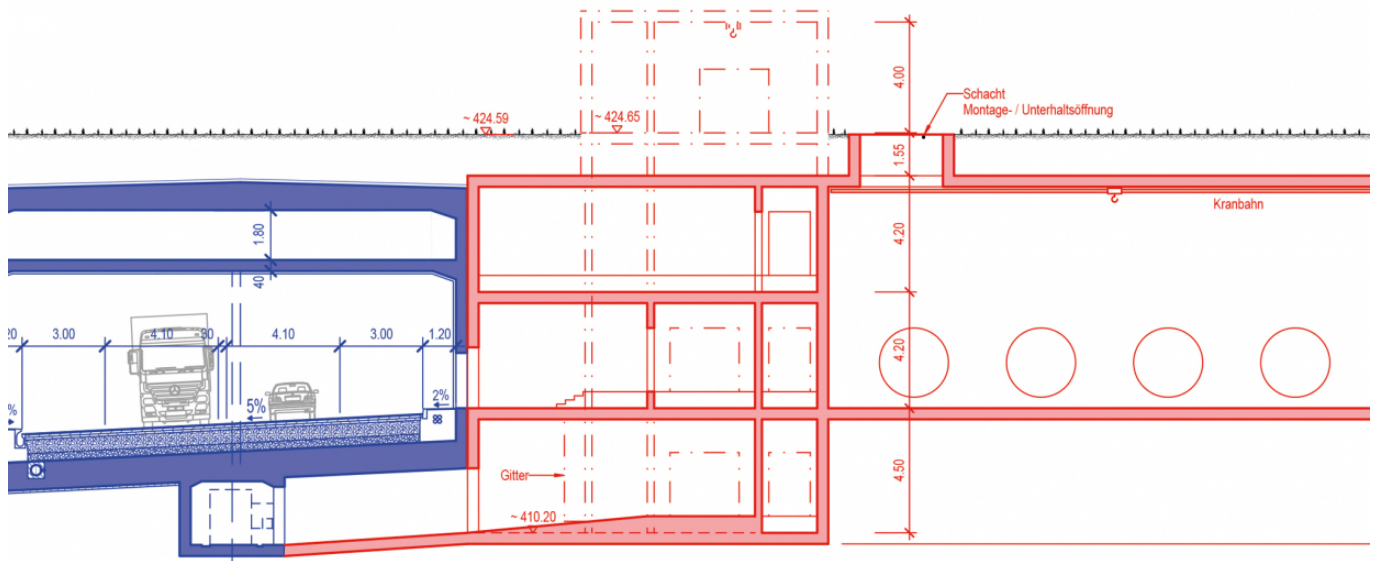


Stadttunnel Zug, Generelles Projekt



Der Stadttunnel Zug entlastet das Zentrum vom motorisierten Verkehr. Die vier Tunneläste werden in gemischter Bauweise erstellt, wobei die Portalabschnitte sowie das zentrale unterirdische Kesselbauwerk im Tagbau gebaut werden.

In der Stadt Zug laufen die Hauptverkehrsachsen auf engem Raum zusammen. Weil dieser Schnittpunkt mitten im Zentrum liegt, behindert der dichte Motorfahrzeugverkehr auch viele Fussgängerinnen und Fussgänger, Radfahrende und öffentliche Verkehrsmittel. Die Situation ist nicht nur für die Verkehrsteilnehmenden unbefriedigend; sie beeinträchtigt letztlich auch die Attraktivität der Zuger Innenstadt als Lebensraum und Geschäftszentrum.

Die zentralen Ziele des Projektes Stadttunnel Zug und Zentrumplus sind die Entlastung des Stadtzentrums vom motorisierten Individualverkehr und die Priorisierung des Langsamverkehrs und öV, um die Attraktivität des Zentrums zu steigern. Der Stadttunnel hat aber auch Erschliessungsfunktionen, weshalb mehrere Anschlüsse vorgesehen sind. Die Erreichbarkeit des Zentrums bleibt so erhalten und die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs werden reduziert.

In einer umfassenden Machbarkeitsstudie und Zweckmässigkeitsbeurteilung erwies sich ein Tunnelsystem mit unterirdischem Kessel als Bestvariante. Sie weist gegenüber den anderen untersuchten Varianten wesentliche Vorteile auf und erfüllt die zentralen Ziele an das Projekt. Herzstück des Projektes ist ein unterirdischer Knoten. Er wird als Kessel gestaltet und verbindet die vier Tunneläste untereinander. Die beiden Hauptäste verbinden den Norden des

Auftraggeber

Tiefbauamt des Kantons Zug

Fakten

Zeitraum 2010 - 2013

Projektland Schweiz

Ansprechpersonen

Jürg Portner
juerg.portner@ebp.ch

Stadtzentrum mit dem Süden am Ausgang der Altstadt und bilden gewissermassen den Umfahrungsteil des Stadttunnels. Von den übrigen zwei Ästen mündet der eine zentrumsnah in die Stadt, und der vierte Ast schliesslich führt ins Gebiet des Zugerbergs, der einseitig an die Ägeristrasse angeschlossen wird.

Das Tunnelbauwerk wird auf Grund der innerstädtischen Lage und der Topographie in gemischter Bauweise erstellt. Bei grosser Überdeckung und in überbauten Abschnitten ist die bergmännische Bauweise vorgesehen. Die Portal-nahen und wenig tief liegenden Abschnitte werden im Tagbau erstellt, wobei weitestgehend die Deckelbauweise gewählt wird. Im teilweise durchlässigen Lockergestein werden dazu tiefe Schlitzwände als Baugrubensicherung erstellt.

Das in rund 30 m Tiefe liegende Kreiselbauwerk befindet sich ebenfalls im Lockergestein. Die Erstellung ist nur innerhalb eines grossen runden Schachtes möglich. Das Bauwerk umfasst neben der eigentlichen Fahrbahnebene die Fluchtwege, die Abluftebene sowie die darüber liegenden Stockwerke der Betriebszentrale.