

Stadttunnel Zug



Der Stadttunnel Zug entlastet die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Der Stadtraum wird aufgewertet, die Aufenthaltsqualität verbessert. EBP koordiniert und erarbeitet die dafür notwendigen Projektelemente.

Mit dem Projekt „Stadttunnel Zug“ wird die bauliche Infrastruktur der Stadt Zug wesentlich erweitert bzw. verändert.

Hauptbestandteil der baulichen Massnahmen bildet ein komplexes, insgesamt ca. 2.7 km langes Tunnelsystem bestehend aus 4 Tunnelästen, welche in einem unterirdischen Kreis mit angeschlossenem unterirdischem Bypass zusammenlaufen. Die einzelnen Tunneläste werden teilweise im Tagbau erstellt und teilweise bergmännisch aufgefahren. Für den Bau des unterirdischen Kreises wird von der Oberfläche aus ein Schacht mit 58 m Durchmesser und einer Tiefe von rund 40 m erstellt. Für das Tunnelsystem sind mehrere Betriebszentralen vorgesehen. Die Tunnellüftung erfolgt über eine Kombination aus bergmännischem und im Tagbau erstellten Lüftungsstollen.

Ergänzend zum eigentlichen Tunnelprojekt ist die SBB-Unterführung Gubelstrasse unter Betrieb vollumfänglich neu zu erstellen und mit beidseitigen Rad- und Fussgängerwegen sowie einer Zugangspassage mit Perronzugängen zum Bahnhof Zug zu ergänzen. Weiterer Projektbestandteil ist der Ausbau und die Neugestaltung von Teilen des oberirdischen Strassennetzes wie z.B. der Aabach-, Gubel- und Industriestrasse. Im Bereich der Tunnelportale werden ebenfalls mehr oder weniger weitreichende Anpassungen am innerstädtischen Strassennetz durchgeführt.

Client

Tiefbauamt des Kantons Zug

Facts

Period 2012 - 2013

Project Country Schweiz

Contact persons

Philipp Rietmann
philipp.rietmann@ebp.ch

EBP ist verantwortlich für die Gesamtkoordination der Planerleistungen. Darüber hinaus projiziert EBP die Anpassungen am bestehenden Strassennetz, konstruiert die Tunnel-Tagbaubereiche und den Neubau der SBB-Unterführung Gubelstrasse und klärt Fragen zur innerstädtischen und damit hochkomplexen Baulegistik. Als Grundlage für eine Sicherheitsüberprüfung des Tunnelsystems durch die bfu werden ferner die Sicherheitsaspekte des unterirdischen Kreisels sowie des unterirdischen Spurabbaus kritisch erörtert.

Bildquelle: E. Imhof