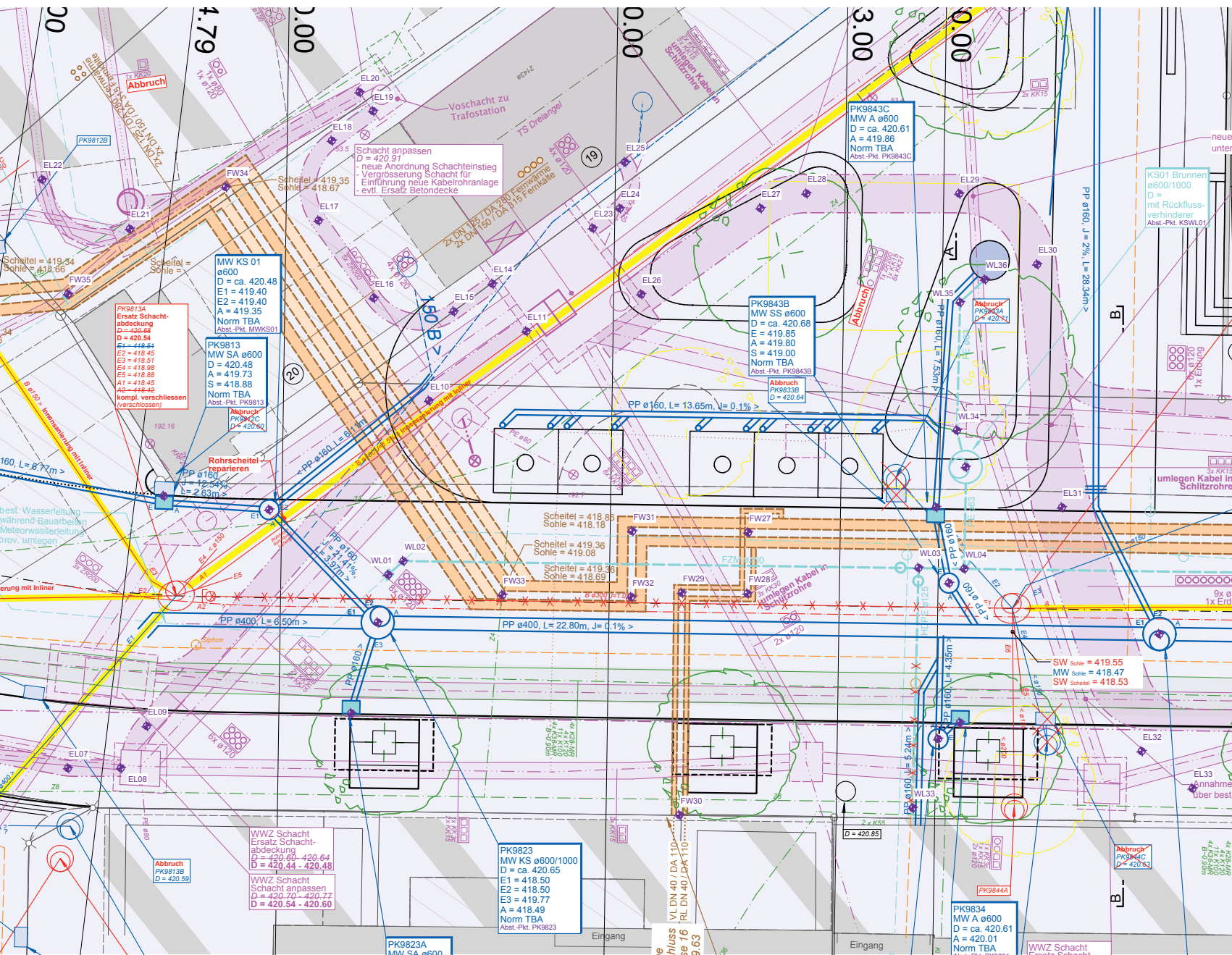


Dichtestress im Untergrund

Zeitintensiv und komplex. Ein Jahr lang ist die nördliche Post- eine Einbahnstrasse. Auf engstem Raum werden Leitungen ersetzt, neu verlegt oder umgelegt. Und der Dreiangelplatz wird aufgehübscht.

Text Therese Marty, Foto Michael Speranza, Illustration Robin Fankhauser

Der Plan zeigt, wo unter der Poststrasse Rohre und Leitungen verlaufen. Es gibt keinen Quadratmeter, der nicht genutzt wird.



Die Poststrasse. Ein paar Hundert Meter, die es in sich haben. Buchstäblich. Denn unter dem Asphalt liegen Rohre dicht an dicht, neben- und übereinander. Rohre aus Gusseisen, Beton und Kunststoff. Es sind Leitungen der Stadtentwässerung für Meteor- und Abwasser. Solche von WWZ für Trinkwasser und Strom, für Gas und die öffentliche Beleuchtung. Und da sind noch jene der Swisscom, die in der alten Post eine ihrer Zentralen betreibt. Und damit dazu beiträgt, dass von Deutschland nach Italien telefoniert werden kann. Neu kommen die Leitungen für das Fernwärmeprojekt Circulago von WWZ dazu. «Es gibt hier nicht einen Quadratmeter, der nicht unterirdisch genutzt wird», sagt Jascha Hager, der Zuger Stadtingenieur.

Seit Anfang Juli wird an der Poststrasse gebaut. «Fast sämtliche Leitungen von Stadt und WWZ werden erneuert, ersetzt, neu eingezogen oder zumindest umgelegt», so Hager. Das geschieht rund um die voluminösen Swisscomleitungen und die ebenfalls heikle Gasleitung herum, die es selbstverständlich zu schützen gilt.

«Es ginge schneller, wenn wir die Poststrasse für den Verkehr sperren könnten.»

Christian Schnieper, Stadtarchitekt

Einbahn für ein Jahr

Zwischen der Gotthardstrasse und der Eisenbahnbrücke beim Dreiangelplatz sind hier und dort Abschnitte freigelegt. Hinter rotweissen Abschränkungen der Firma Cellere türmen sich Erdhaufen und tun sich tiefe Löcher auf. Bald gehen die einen Gräben zu, anderswo gibts neue. Doch was dem Betrachter, der Passant neu vielleicht unsinnig oder zufällig erscheinen mag: die Bauarbeiten im ungefähr 300 Meter langen Abschnitt sind ausserordentlich komplex und bis ins kleinste Detail geplant. Sie dauern voraussichtlich bis nächsten Sommer, also ein ganzes Jahr.

«Es ginge schneller, wenn wir die Poststrasse für den Verkehr sperren könnten», sagt Jascha Hager. Dass dies nicht möglich ist, stand von Beginn der Planungsarbeiten an fest: «Die Anlieferung für Coop und Denner hinter dem Neustadt-Center muss jederzeit gewährleistet sein.» So bleibt die Strasse für alle Verkehrsteilnehmer jederzeit befahrbar, während der gesamten Bauzeit gilt jedoch Einbahnverkehr von Norden in Richtung Postplatz. Und auch auf der ebenfalls involvierten Gotthardstrasse wird es zuweilen eng.



Dreidimensional geplant

«Oben mangelt es an Abstellflächen, und unten ist der Platz derart knapp, dass das Planungsbüro Wismer + Partner AG dreidimensional planen musste.» Jascha Hager breitet ein Papier aus, mit unzähligen Strichen und Linien unterschiedlicher Farbe und Breite, mit Pfeilen und vielen Zahlen drauf. Er erklärt, was wann in welchem Bereich geplant ist und nennt einige der Herausforderungen, mit denen sich die Bauherren WWZ und Stadt Zug konfrontiert sehen.

«Sämtliche Leitungen von Stadt und WWZ werden erneuert, ersetzt, neu eingezogen oder zumindest umgelegt.»

Harald Klein, Stadtplaner

So zum Beispiel beim Ersatz der 80-jährigen Trinkwasserleitung. Diese muss in Betrieb bleiben, bis nebenan die neuen Rohre eingezogen sind. Dasselbe gilt bei der Elektrizität: Noch immer unterhält WWZ im Bereich des ehemaligen Hauptsitzes an der Poststrasse und in einem Bogen des Eisenbahnviaduktes eine Trafostation mit entsprechend umfangreichem Leitungskanal. Sind die neuen Leitungen erstellt, werden die Stromkabel umgehängt – was laut Hager «bei diesem Kabeldurchmesser ein anspruchsvolles Unterfangen ist.» Danach wird das alte Material entfernt.

Die Stadt legt zwischen diese Leitungen ihre neue Regenwasserleitung, die im Norden an die Vorflutleitung angeschlossen wird. Diese Regenwasserleitung hat nur sehr

wenig Gefälle und muss sehr präzise eingebaut werden. Die Schmutzwasserleitung hingegen wird nicht ersetzt, sondern saniert. Dies, indem das bestehende Betonrohr innen mit kunstharzgetränktem Gewebe verstärkt wird.

Fernwärme hats in sich

Ein besonderes Prozedere verlangen die neuen Fernwärmeleitungen. Diese werden aus dem Bereich Metalli zur Poststrasse geführt, wobei praktisch alle Häuser einen Anschluss erhalten. Jeweils zwei Rohre kommen übereinander zu liegen. Da diese auf Mass bestellt werden, gestaltet sich der Einbau speziell kompliziert. In der Praxis heisst dies: Loch öffnen. Mass nehmen. Rohre bestellen. Loch schliessen. Nach acht Wochen, wenn die Rohre geliefert werden, wiederum Loch öffnen. Rohr 1 einziehen, verschweissen, abdichten, Druck prüfen, isolieren. Loch zur Hälfte füllen und dasselbe Vorgehen für Rohr Nummer 2. Und schliesslich: Loch wieder zuschütten. Von städtischer Seite hat sich Jascha Hager insbesondere vor und während der Planungsphase, bei der Gestaltung und beim Wettbewerb eingebracht. Während der Bauphase sind nun die Projektleiter der Stadtentwässerung und des Strassenunterhaltes gefordert.

Mehr Glanz beim Viadukt

Seit Beginn der Bauarbeiten ist es an der nördlichen Poststrasse heller geworden: Dies, weil entlang der Strasse Bäume gefällt werden mussten. Sie sollen durch neue ersetzt werden, wozu an ähnlichen Standorten neue Baumgruben erstellt werden. Laut Jascha Hager werden diese so ausgestaltet, «dass die Wachstumsbedingungen für die Pflanzen verbessert werden und sich der Baumbestand an der Poststrasse künftig kräftiger entwickeln kann».

Etwas Glanz wird der Dreiangelplatz beim Viadukt erhalten. Bislang war dieser fürwahr keine Beauty. Nun soll auf der Fläche im Bereich Viaduktbögen eine hübsche Begegnungsstätte mit einem Brunnen und Sitzgelegenheiten entstehen. Die Abfall-Container werden in den Boden verlegt, und anstelle der Autos können künftig unter den gereinigten und neu ausgeleuchteten Bögen Velos parkiert werden. Erneuert wird auch die Rampe, die ins Neustadt-Center führt.

Kosten werden aufgeteilt

Der Kredit wurde am 22. Mai 2021 gesprochen, nachdem das Objekt Poststrasse Nord im Sommer 2020 ins Budget aufgenommen und vom GGR im Dezember 2020 zur Kenntnis genommen worden war. Die Gesamtkosten belaufen sich auf knapp 2,9 Millionen Franken. 2,1 Millionen entfallen auf die Stadt, wovon ungefähr zwei Drittel für den Strassenbau und der Rest für die Arbeiten der Stadtentwässerung. 800 000 Franken beträgt der Anteil von WWZ. Die weiteren WWZ betreffenden Kosten für den eigentlichen Leitungsbau und die Materialkosten der speziellen Leitungen (Fernwärme) sind nicht bekannt.

Fortsetzung folgt

Wie erwähnt werden die Bauarbeiten an der nördlichen Poststrasse voraussichtlich ein Jahr, bis im Sommer 2022, dauern. Danach gehts im südlichen Teil weiter, dann wird erneut nach ausgeklügelter Regie gelocht und zugeschüttet, werden Leitungen saniert, ersetzt, neu verlegt und umgelegt. Vom Viadukt bis zum Postplatz. Für die Verkehrsteilnehmer heisst dies: Ein weiteres Jahr Einbahnstrasse in Richtung Süden – bis voraussichtlich 2023 die Poststrasse in voller Länge wieder in beide Richtungen befahren werden kann.

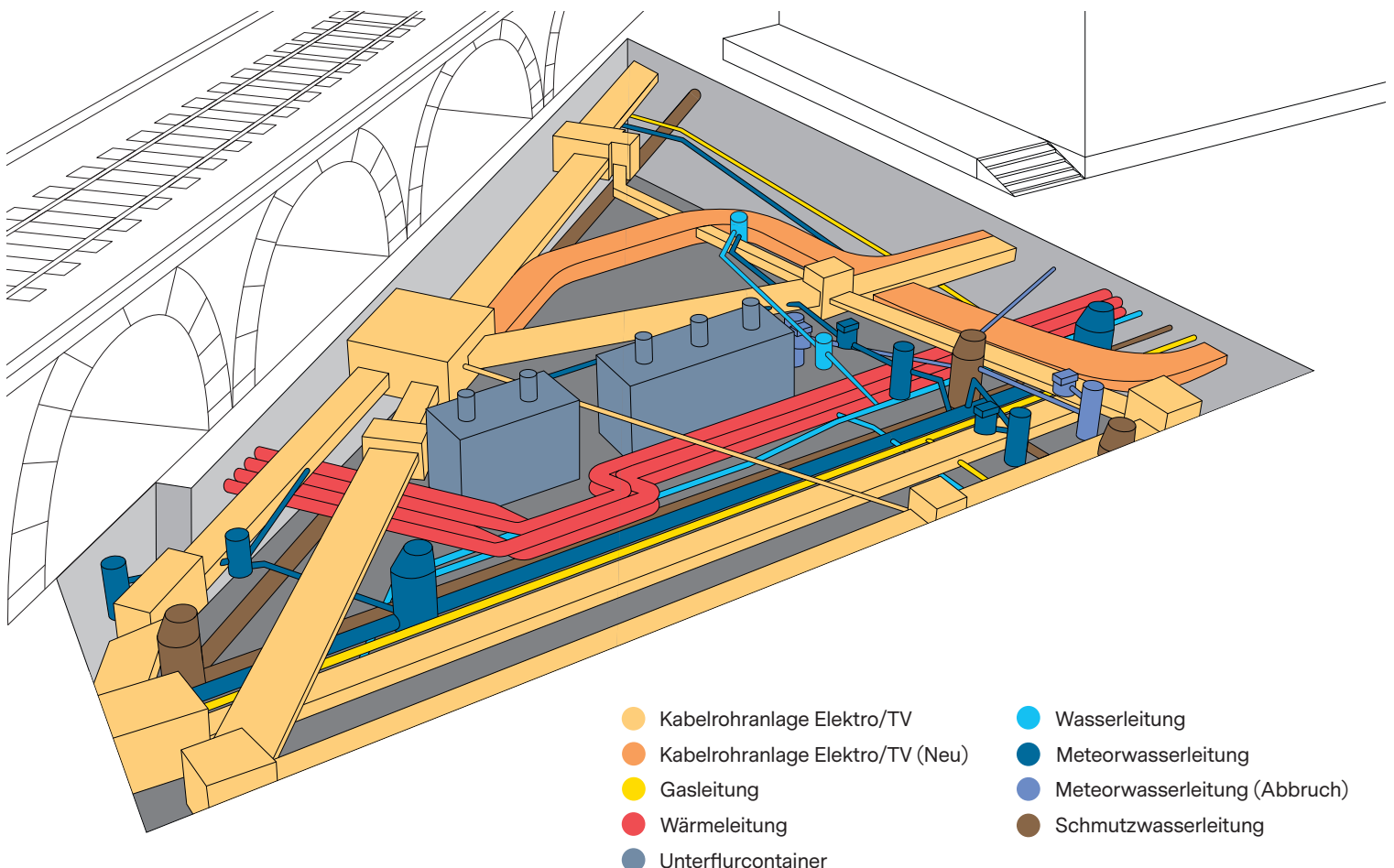
Die Baumaschinen werden nicht weit davon entfernt erneut auffahren. An der Industriestrasse zwischen Metalli und der Gewerblich-Industriellen Berufsschule (GIBZ) zum Beispiel. «Dies ist keine so komplexe Geschichte wie an der Poststrasse», sagt Jascha Hager und weist darauf hin, dass es gleichzeitig wieder eine gröbere Sache zu erledigen gibt: «Im Bereich Alpen- und Gotthardstrasse, zwischen den beiden Viadukten und vom Bahnhof zum Coop City sind dieselben Arbeiten wie an der Poststrasse geplant.» Im Frühling 2022 sollen die ersten Werkleitungen verlegt werden, danach sei ebenfalls mit

zweijähriger Bauzeit zu rechnen. Schliesslich will der Kanton 2024 die Bundesstrasse sanieren. «Ab 2025 wirds ruhiger», ist der Stadtingenieur überzeugt und blickt voraus auf die anstehende Ortsplanungsrevision: «Wir überlegen uns bereits jetzt, wie die künftige Verkehrssituation in der Innenstadt aussehen soll.»

Wer wissen möchte, was an der Poststrasse wo und wie passiert, findet laufend aktualisierte Infotafeln vor Ort.

ZUGER STRASSEN – STADT ODER KANTON?

Der Kanton hat die Aufgabe, die Gemeinden miteinander zu verbinden und den übergeordneten Verkehr abzuwickeln. So liegen in seinem Zuständigkeitsbereich die Hauptachsen, also die wichtigsten Verbindungsstrassen. Dies sind die Bahnhofstrasse mit dem Bundesplatz, die südliche Alpen- und Chamerstrasse, die Vorstadt bis zum Postplatz, die Neugasse sowie Grabenstrasse und Ägeri-Strasse. Im Norden ist dies die Aabachstrasse ab Schützenmatt. Die Baarerstrasse ab Bundesplatz wird neu der Stadt zugeordnet, dies als Folge der Tangente.



Zahlreiche Leitungen sind zwischen Gotthardstrasse und der Eisenbahnbrücke beim Dreiangelplatz verborgen.