



Der Erdbeben südlich des Linterflutunnels hat weithin sichtbare Spuren hinterlassen. Derzeit wird die Kantonsstrasse nach Adelboden wieder instand gesetzt.

BILD HANS RUDOLF SCHNEIDER

Im Dezember muss die Brücke stehen

FRUTIGEN Bis zum Beginn der Wintersaison soll die Adelbodenstrasse wieder zweispurig befahrbar sein. Die abgerutschte Fahrbahn beim Linterflutunnel wird mit einer schwimmend gelagerten Brücke wiederhergestellt. Denn der Hang kriecht langsam weiter talwärts ...

HANS RUDOLF SCHNEIDER

Es war eine schweizweit beachtete Aktion: Als in der ersten Januarwoche rund 20 Meter der Adelbodenstrasse abrutschten, machten lokale und regionale Bauunternehmen die Zufahrt innert kürzester Zeit wieder einspurig befahrbar. Wäre dies nicht gelungen, hätten unter anderem die Ski-Weltcuprennen abgesagt werden müssen. Die damals errichtete Notbrücke ist weiterhin in Betrieb, der Verkehr wird mit einer Lichtsignalanlage einspurig geführt. Auf der Talseite gähnt ein grosses Loch, wo die Fahrbahn mitsamt Stützmauern und Untergrund wegen der starken Regenfälle in der Tiefe verschwand.

Fels kommt erst in 15 Metern Tiefe

Das wird noch eine Weile so bleiben. Der Auftrag ist aber klar, wie Roland Ramseier, Projektleiter Kunstbauten beim kantonalen Tiefbauamt, sagt: «Zu Beginn der Wintersaison, also spätestens Mitte Dezember, muss die Zufahrt wieder zweispurig freigegeben werden.» Die Bauarbeiter der Firma Marti sind jetzt daran, die Lehenbrücke Husweidli II neu zu erstellen. Ramseier erklärt das Vorgehen: Mit zahlreichen Mikropfählen (Durchmesser zwischen 16 und 22 Zentimetern) wird der Untergrund stabilisiert. Darauf werden die

neuen Fundamente errichtet und eine Brückenplatte betoniert. Es ist eine Art schwimmende Lagerung, da der gewachsene Fels erst in einer Tiefe ab etwa 15 Metern beginnt.

«Der Hang hat sich zwar weitgehend beruhigt. Er bewegt sich im langjährigen Mittel jedoch nach wie vor mit etwa einem Zentimeter pro Jahr abwärts. Die für die Überwachung beauftragten Geologen bezeichnen das als ein langsames, andauerndes Rutschen, was als Hangkriechen zu verstehen ist.» Das sei aber schon längere Zeit so und nicht beunruhigend. Würde man aber die Brücke mit Pfählen fix mit dem Fels verankern, besteht das Risiko, dass die Rutschmasse gegen die Pfähle drückt und diese abscheren. Das gewählte Vorgehen sei in solch tiefgründigen Rutschhängen bewährt und werde auch an anderen ähnlichen Stellen im Oberland so angewendet, versichert der Projektleiter.

Andere Orte – dieselben Probleme

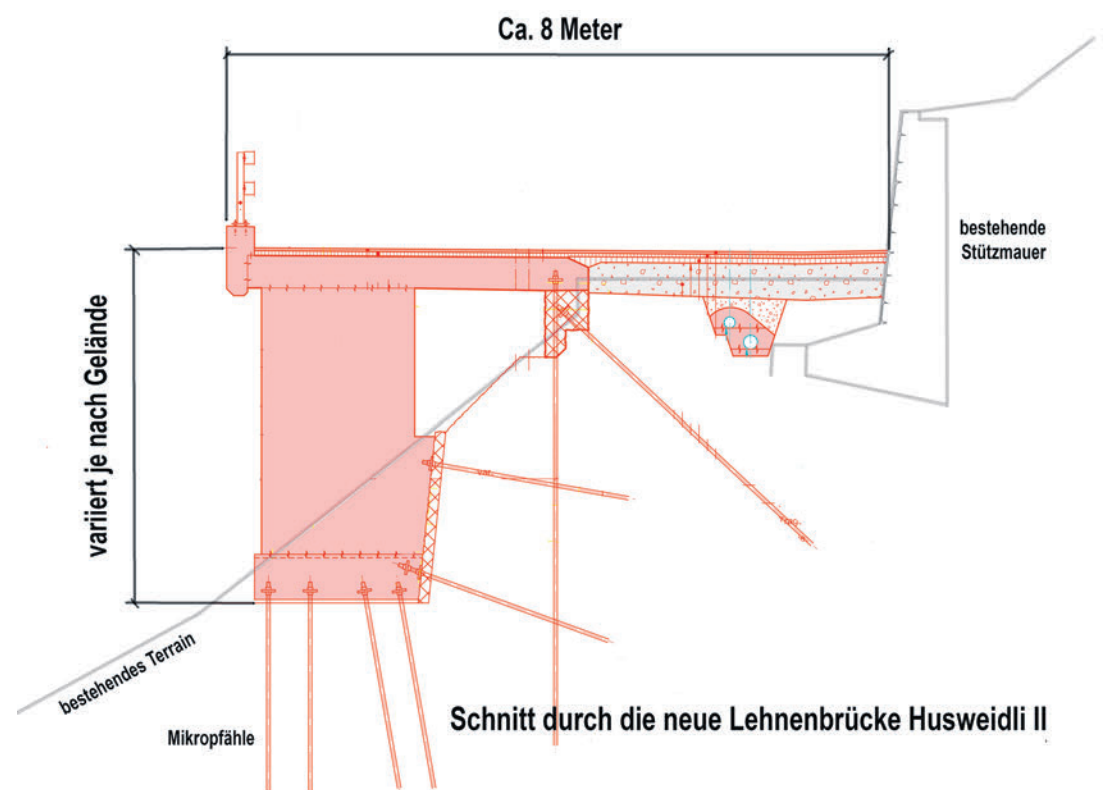
Der Hang wird seit 2010 einmal pro Jahr auf seine Bewegungen hin kontrolliert. Nun behält man ihn genauer im Auge, schliesslich müssen auch die Bauarbeiter geschützt werden. Es sei dort eine tiefe kontinuierliche Rutschung zu beobachten. «Im Januar wurde die oberste Bodenschicht durch die grosse Regenmenge aufgeweicht und deshalb kam es zu diesem Ereignis. Wir haben aber an anderen Stellen der Adelbodenstrasse, im Kiental, am Hasliberg oder in Saanenmöser vergleichbar schwierige Situationen mit ähnlichen übersteilen Böschungen und rutschenden Hängen. Diese werden ebenfalls überwacht.»

Mit baulichen Massnahmen überall einzugreifen, wäre unverhältnismässig. Man mache das erst, wenn die Überwachungsmessungen an einem Ort akute Veränderungen zeigen. Die heutigen Strassenführungen durch Rutschgebiete seien im Laufe der Zeit entstanden. Damit müsse man sich abfinden und die Verfügbarkeit und Sicherheit der Verbindungen mit Überwachungsmaßnahmen und je nach Gefährdung durch bauliche Massnahmen versuchen zu gewährleisten.

Die Grenzen der Überwachung

Unterhalb der Baustelle beim Linterflutunnel wird die abgerutschte Böschung im Laufe des Jahres wieder aufgebaut. Dazu werden die Mauerreste und weiteres Material weggeräumt und dann der Hang zur Stabilisierung neu bepflanzt. Flankierende Massnahmen – beispielsweise durch Drainagebohrungen oder durch Abtrag von Erdmassen oberhalb der Strasse – sind in Abklärung. Dadurch soll versucht werden, die tiefgründigen

Rutschbewegungen zu verlangsamen. Die Überwachung wird künftig intensiver sein als bisher, man hat zusätzliche Bohrungen für Messsonden gemacht. Eine kontinuierliche Überwachung einzurichten sei technisch aber schwierig umsetzbar und deshalb auch kostenintensiv, gibt der Fachmann des Tiefbauamtes zu bedenken. Und weder technisch noch mit verhältnismässigem Aufwand könnten solche grossräumigen Hangbewegungen aufgehalten werden.



Auf die Mikropfähle wird das Fundament der neuen Brücke gesetzt.

BILD ZVG