

Murgang auf Passstrasse – Grimsel gesperrt

Guttannen An der Handegg kam es am Sonntagabend zu einem Murgang. Auf Grund der intensiven Regenfälle wurde schon mal eine Nachtsperre verhängt. Wann der Pass wieder geöffnet werden kann, wird heute Morgen entschieden.

Bruno Petroni

Am Sonntagabend um 20.30 Uhr wurde die Passstrasse des Grimsel wenige Meter unterhalb der Werkseinfahrt der KWO von einem grossen Murgang verschüttet. Seither ist der Alpenübergang ins Obergoms ab Guttannen für den Durchgangsverkehr gesperrt.

5000 Kubik Geröll

Die vom zum Ort des Geschehens ausgerückten Berner Geologen Daniel Tobler geschätzten 5000 Kubikmeter Geröll sind aus dem Einzugsgebiet der Breitwaldflühe und der Fadedegg durch den so genannten Karlistutzschäl bis ins Bachbett der Aare hinunter gedonnert.

Rund 250 Kubikmeter Gestein haben denn auch die Passstrasse selber verschüttet. Mit einem grossen Raupenbagger konnte die Strasse noch am Montagmorgen vom Geröll befreit werden.

«Weitere könnten folgen»

Von der Passstrasse aus war das mehrere hundert Meter weiter oben liegende Anrissgebiet der Rutschung auf Grund dichter Nebelbänke am gestrigen Montag nicht sichtbar. Dennoch geht Daniel Tobler davon aus, «dass noch weitere Murgänge folgen könnten», zumal weitere heftige



Die Gesteinsmassen stiessen über die Strasse bis ins Bachbett der hier noch jungen Aare (unten rechts) vor. Foto: Bruno Petroni

Niederschläge folgten, welche das Rutschrisiko vergrössern könnten. Immerhin stellt der Geschäftsführer der Zollikofer Geo-

rem AG fest, «dass der Murgang relativ trocken war.» Dies heisst, dass die Gesteinsmassen offensichtlich nur mit wenig Wasser

durchmischt waren. Bei solchen trockenen Murgängen ist jeweils die Geschwindigkeit des Rutschens Richtung Tal hinab in der

Regel kleiner, und die Rutschmassen kommen oftmals weniger in direkter Falllinie talwärts, sondern den Geländeformen des

Grabens angepasst in einer Art Schlangenlinie.

Pass heute wieder offen?

Der Karlistutzschäl und die unmittelbar über der Passstrasse liegende Dräckeren sind seit vielen Jahren bekannt dafür, dass bei länger anhaltenden Regenperioden Murgänge ausgelöst werden können. Jedenfalls ha-

«Mit den zu erwartenden Niederschlägen könnten weitere Murgänge folgen.»

Daniel Tobler

ben es Talbewohner in den letzten Tagen da oben mehrmals rumpeln hören.

Auf Grund der erhöhten Gefahr für weitere Murgänge blieb der Grimselpass bis heute gesperrt. Der Werksverkehr und der Baustellenverkehr für den Neubau der Spitalamm-Staumauer beim Grimsel Hospiz sind von der Sperrung nicht betroffen. Das Kantonale Tiefbauamt will heute informieren, wann der Pass wieder für den Durchgangsverkehr geöffnet werden kann.

Betonieren unter Hochdruck ist weder einfach noch ungefährlich

Sustenpass Der Scheiteltunnel auf der Passhöhe ist eine Baustelle, durch deren Zentrum täglich bis über 3000 Fahrzeuge fahren.

Nachts um elf Uhr im Scheiteltunnel des Sustenpasses: Eine Lafette ragt steil zur Tunneldecke hoch, ein Maschinist ist dabei, ein vier Meter tiefes Loch zu bohren. Ohrenbetäubender Lärm, Staub macht sich breit. Gespenstische Stimmung. «Diese Löcher brauchen wir, um den Schalwagen zu verankern», sagt die zuständige Bauführerin Daniela Huonder. Der Schalwagen ist ein 70-Tonnen-Ungetüm, welches den hohen Druck des Fliessbetons für das neu erstellte Tunnelgewölbe aufnehmen kann, und der gar auf Eisenbahnschienen vorwärtsbewegt wird.

Die Zeit drängt auf dem Sustenpass. Die grosse Tunnelbau-

stelle auf 2224 Metern über Meer ist hinter dem Zeitplan. «Nur schon der Aushub der alten Fahrbahn – immerhin eine Fläche von 2800 Quadratmetern bei einer Tiefe von 60 Zentimetern – und die Entfernung der Pflastersteine zu Beginn der Sanierungsarbeiten dauerten etwas länger als vorgesehen. Und jetzt schreiten auch die Arbeiten mit dem Schalwagen langsamer voran als geplant», sagt Daniela Huonder. Das prächtige Sommerwetter, welches entsprechend viel Ausflugsverkehr auf den Sustenpass hochlockt, erleichtert den Bauleuten die Arbeit auch nicht – ganz im Gegenteil. «Ja, es hat schon ext-

rem viel Verkehr. Und unsere Leute arbeiten im Tunnel drin fast in Tuchfühlung mit den einspurig wechselseitig geführten Fahrzeugkolonnen.» Trotzdem sei bis jetzt gottlob noch kein Unfall passiert.

Inzwischen konnte mit dem 70 Tonnen schweren, auf Schienen laufenden Schalwagen ein Sechstel des 325 Meter langen Tunnelgewölbes fertig betoniert werden. Dafür brauchten die Bauleute der Urner Strabag AG fast einen Monat. «Für das Tunnelportal brauchten wir halt schon einiges länger. Doch jetzt geht es zügig vorwärts, sodass wir hoffen, den eingehandelten Baurückstand bis zur Winter-

sperre gänzlich wettmachen zu können», sagt Daniela Huonder. Aus diesem Grund wird auch jeden Tag von fünf Uhr in der Früh bis um Mitternacht in zwei Schichten gearbeitet. «Rund um die Uhr arbeiten würde keinen Sinn machen, denn der Beton muss ja auch mal aushärten, ehe wir weitermachen können.»

Im Frühling 2021 fertig

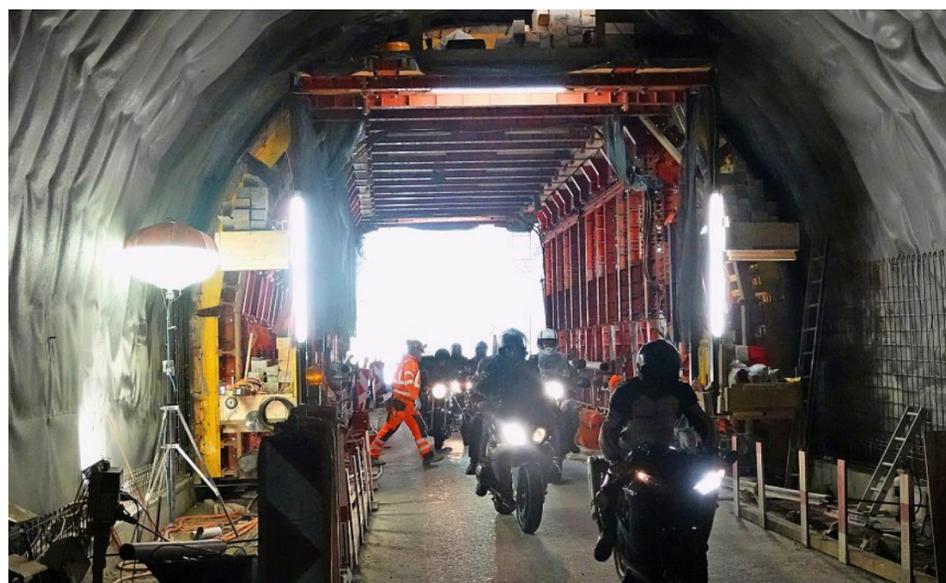
Der 1945 erbaute Scheiteltunnel auf der Passhöhe des Susten wird in diesem Sommer für 3,3 Millionen Franken saniert. Die Arbeiten begannen Mitte Mai. Ähnlich wie bei den jüngsten Tunnelansanierungen entlang der Sustenpassstrasse in den letzten

vier Jahren wurden in den letzten Wochen nach dem Regenschirmprinzip hintereinander eine Drainagematte, eine Abdichtungs- und eine Schutzfolie angebracht. Diese Spezialfolien sind extrem dehnbar, widerstandsfähig und langlebig, sodass der Tunnel für die nächsten acht Jahrzehnte wasserdicht sein dürfte.

Die zurzeit im Bau befindliche 30 Zentimeter dicke Betoninnenschale dient schliesslich der Stabilität des Tunnels, damit dieser dem Bergdruck standhält. Insgesamt werden am Tunnelgewölbe rund 1600 Kubikmeter Beton verbaut. «Im Herbst werden wir dann das Tunnelban-

kett bauen. Wir hoffen, diese Arbeiten bis zur Wintersperre beenden zu können, um im Frühling 2021 nur noch den Belag fertigzustellen», sagt der Projektleiter des Berner Tiefbauamtes, Paride Pizzoferrato. «Während des Sommers des nächsten Jahres werden dann die Beleuchtung und weitere Sicherheitseinrichtungen installiert.» Dies wird vorwiegend nachts geschehen, um den Verkehr möglichst wenig zu behindern. Dennoch ist damit zu rechnen, dass es zeitweise zu Einschränkungen des Durchgangsverkehrs kommt.

Bruno Petroni



Mutiger Bauarbeiter: Er überquert die Strasse mitten durch einen Pulk Motorräder hindurch. Foto: Bruno Petroni

Kommentar

Unter jedem Hund

Gerade mal eine halbe Stunde lang befinde ich mich im Scheiteltunnel. Mit Helm und Leuchtweste ausgerüstet, sehe ich ein bisschen aus wie ein Projektleiter. Die im Schrittempo vorbeifahrenden Töff- und Autofahrer halten mich jedenfalls offenbar für einen solchen.

In dieser halben Stunde werde ich gleich drei Mal auf aggressive Weise von Verkehrsteilnehmern angegangen: Kaum im Tunnel drin, schnauzt mich ein Sportcabriofahrer an, was uns eigentlich einfallt, diese lästigen Verkehrsschwellen hinzulegen. Mit seiner Hinterachse auf einer

solchen angelangt, gibt er kräftig Gas, so dass die Schwelle verrutscht. Kein Dutzend Vehikel später spickt mir ein Fahrer ohne Worte seinen Zigarettentummel ins Gesicht und zeigt mir den Stinkefinger. Wenige Minuten danach ist einer der Bauarbeiter Opfer eines akustischen Angriffs: Ein Töfffahrer lässt seine Maschine keinen Meter entfernt aufheulen, um ihn zu erschrecken. Und dann keift mich auch noch ein Chevrolettfahrer durchs offene Fenster an, ob uns eigentlich nichts Gescheiteres einfallt, als mitten in der Hochsaison eine solche Baustelle hinzustellen.

Diese halbe Stunde im Tunnel reicht mir. Ich habe Mitleid mit dem Dutzend Bauarbeiter, die im Scheiteltunnel unter widrigsten Bedingungen, gepaart mit Abgasgestank, Lärm und der permanenten Gefahr, angefahren zu werden, Wochen lang ihren Job machen und für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ihre Gesundheit und ihr Leben riskieren.



Bruno Petroni
Reporter