

Ein Sicherheitsnetz für die Rusel

Steinschlagschutz soll Felshang sichern – Darum dauert die Sperrung der Straße länger

Von Sabine Heinritz

Deggendorf. Die Felsberäumung an der Ruselbergstrecke (St 2135) und die dafür notwendige Sperrung für den Verkehr haben länger gedauert als ursprünglich geplant. Inzwischen ist die Maßnahme beinahe abgeschlossen. Zum Ende der Osterferien, voraussichtlich zum 10. April, soll die Straße wieder freigegeben werden.

Bei der Felsberäumung und der Untersuchung durch einen Geologen hat sich herausgestellt, dass der Felshang unterhalb der Hackermühle umfangreich gesichert werden muss, informierte das Staatliche Bauamt Passau rund drei Wochen nach Beginn der Arbeiten. Die Fachleute der Firma Kaim, ein Bau- und Sprengunternehmen aus Österreich mit einem Standort in Passau, wurden vom Staatlichen Bauamt damit beauftragt, neben den Räumarbeiten und Sprengungen an dem Felshang unterhalb bei der Hackermühle zusätzlich ein Steinschlagschutznetz zu errichten.

Ein Teil des Gesteins und der Felsbrocken war sehr instabil und locker und konnte von den Fachleuten relativ einfach mit Händen und Füßen bewegt werden. Darum habe man dringend handeln müssen, berichtet Diplom-Geologe Hubert Kalhammer vom Ingenieurbüro Geobay in Tiefenbach. Einige größere Felsbrocken, die ebenfalls dringend wegmussten, weil sie eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer darstellten, konnten nicht so einfach bewegt werden und mussten deshalb mittels einer gezielten und örtlich eng begrenzten Sprengung zerkleinert und dann abgeräumt werden.

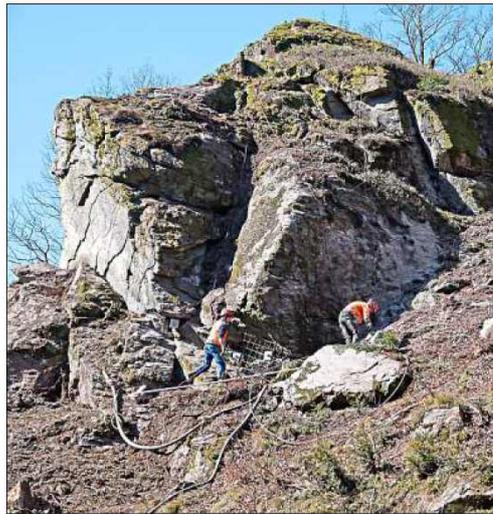
Kalhammer stellt fest, dass Felshänge und Felsvorsprünge wie die an der Ruselbergstrecke aufgrund des Klimawandels immer poröser werden. Dies komme durch die häufigeren Frost-Tau-Wechsel im Gestein zustande. Früher herrschte in den Wintermonaten gleichmäßiger Frost, der dem Gestein weniger zusetzte als die ständigen Wechsel rund um den Gefrierpunkt.

Einige Felsbrocken werden im flacheren Gelände als Quartiere für Reptilien liegengelassen. An anderen ausgewählten Standorten werden eigene Reptilienhabitate für eventuell verloren gegangene Lebensräume in Form von Ausgleichsmaßnahmen zusätzlich geschaffen.

Das Staatliche Bauamt Passau hat das Deggendorfer Planungsbüro Team Umwelt Landschaft mit der ökologischen Baubegleitung beauf-



Besprechung vor Ort: Martin Geiselberger vom Staatlichen Bauamt Passau (v.l.), Hubert Kalhammer vom Ingenieurbüro Geobay und Polier Balthasar Görtzer vom Bau- und Sprengunternehmen Kaim begutachten den Steinschlagschutzzaun. – Fotos: Heinritz

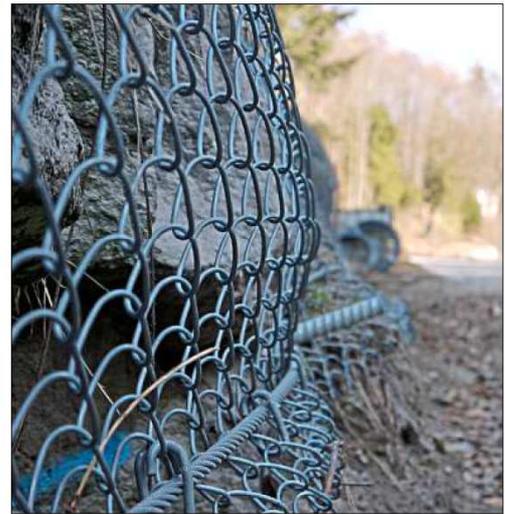


An ausgesetzten Stellen am Hang bringen die Fachleute eine Spritzbetonsicherung an.

tragt. Die Mitarbeiterinnen Christine Pronold und Susanne Ecker mussten darauf achten, dass die Eingriffe in die Natur möglichst gering gehalten und die gesetzlichen Vorgaben zum Artenschutz eingehalten werden. Darüber berichten sie der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt.

Mit rund 150 Felsnägeln aus Stahl wird das Metallnetz am Felsen gesichert, berichtete

Polier Balthasar Görtzer von der Firma Kaim. Die drei Meter langen Felsnägel in den Gneis zu bohren, sei nicht ohne und auch sehr wartungsintensiv. Die Diamantbohrkronen nutzen sich wegen des harten Gesteins schnell ab, doch das sei keine Überraschung. Mit einem Abstand von 2,5 Metern werden die Stahlstäbe ins Gestein gebohrt. Die Vernetzungshöhe



Das Steinschlagschutznetz verhindert, dass Felsbrocken auf die Fahrbahn rollen.

beträgt etwa 15 Meter. Am oberen Rand werden Ständer für einen Geröllfangzaun eingebaut, die einzelnen Netzbahnen werden miteinander verbunden. Diese Aufbauten sind nötig, um die Verkehrsteilnehmer vor der Gefahr durch Steinerschlag zu schützen.

Für die Nacharbeiten und den Einbau eines weiteren kleinen Schutznetzes ist eine weite-

re Woche veranschlagt. Dafür muss die Ruselbergstraße nicht mehr komplett gesperrt werden, der Verkehr wird einspurig und mit einer Ampelregelung an der Baustelle vorbeigeführt. Mittelfristig ist im unteren Bereich des Hangs ein dauerhafter Schutzzaun aus Metall geplant, der das Geröll von der Straße weghalten soll. Bis der steht, wird für den Übergang eine Bontongleitwand errichtet.