

KOPF DER WOCHE

Sr. Philipp Meier



Morgen Samstag ist wieder Bastelmarkt im Theri. Sr. Philipp und ihr Team sind für den Ansturm gerüstet.

Was stellt Sie auf?

Dass ich gesund sein darf, mein Leben als Schwester, die Gemeinschaft mit meinen Mitschwestern, das Leben mit verschiedenen Generationen unter einem Dach.

Was lieben Sie an Schwyz?

Die Landschaft, die Mythen, die Patrizerhäuser, die kulturellen Veranstaltungen, die gute Gesundheitsversorgung und das ausreichende Angebot an Einkaufsmöglichkeiten.

Was machen Sie an einem verregneten Sonntag?

Die freie Zeit geniessen, Briefe schreiben, jassen und auch beten.

Welchen Promi mögen Sie gar nicht?

Mich enttäuscht Sepp Blatter.

Was wollten Sie schon immer einmal ausprobieren?

Ich möchte nach Rom laufen, vielleicht eine Etappe im Heiligen Jahr.

Was kochen Sie besonders gut?

Wenn ich die Möglichkeit habe: Aargauer Zwetschgenbraten.

Wenn Sie einen Tag jemand anderes sein könnten, wen würden Sie wählen?

Ich bin gerne mich selber. Mit dem Alter bekommt man sich besser in den Griff. Sonst wählte ich Eveline Widmer-Schlumpf, wegen ihres geraden Charakters.

Was fasziniert Sie an Ihrem Beruf am meisten?

Die vielseitigen Bewegungsmöglichkeiten in den verschiedenen Sportarten: Tanz, Gymnastik, Spiel, Schwimmen, OL.

Was stört Sie an sich?

Ich bin zu wenig schlagfertig.

Welchen Brauch finden Sie wieso am schönsten?

Viele, besonders die Brunner Fasnacht. Der Bartlivater ist jeweils ein willkommener Gast im Kloster.

Was ist das Schönste am Bastelmarkt?

Dass die Familien ihre Weihnachtsgeschänkli selber machen und alle unsere Schülerinnen und Schüler sich engagieren und den Kindern helfen.

Warum ist der Bastelmarkt so beliebt?

Er ist eine Entlastung für die Mütter. Sie müssen nicht alle Bastelmaterialien kaufen, haben keine Unordnung in der Wohnung, und wenn sie heimgehen, sind die Geschenke fertig.

Vorname/Name: Sr. Philipp Meier
Geburtsdatum:

19. Dezember 1938

Beruf: Turnlehrerin

Wohnort: Ingenbohl

Lieblingsgericht: Kartoffelstock mit Kaninchen

Lieblingsgetränk: Most ab Presse

Lieblingsfernsehendung:

«Einer gegen 100»

Lieblingsmusik: klassisch

Lieblingsferienort: Bettmeralp

Lieblingstier: Pferd

Wieder freie Fahrt ins Muotatal

GIBELHORN Heute Abend werden die Ampeln beim Gibelhorn weggeräumt. Die Strasse ins Muotatal ist dann wieder ungehindert zweispurig befahrbar.

FRANZ STEINEGGER

«Eine Woche mehr trockenes Wetter wäre nicht schlecht gewesen», lacht Patrick Peter, Technischer Bauführer des Strassenausbau am Gibelhorn, und fügt dann an: «Im November wurden wir sehr verwöhnt. Die Witterung hat mitgeholfen, das Vorhaben auf den Tag genau abzuschliessen.»

Innerhalb des Kostenrahmens

Er hat gut lachen, denn ihm und seinem Team ist eine Punktlandung gelungen, wie Gesamtprojektleiter Bruno Kälin, Abteilungsleiter Kunstbauten beim Tiefbauamt, ausführt. Als das Projekt im Frühling 2013 gestartet wurde, war die Vorgabe, dass die Strasse am 27. November 2015 freigegeben werden kann. Auch die Investitionen «können innerhalb des Verpflichtungskredits von 46,33 Mio. Franken abgerechnet werden», sagt Kälin. «Es wurde fantastische Arbeit geleistet.» Das vielleicht Wichtigste: Die äusserst anspruchsvollen Arbeiten, die sich über drei Jahre hinzogen, konnten ohne nennenswerte Unfälle abgewickelt werden.

Kleine Abschlussarbeiten

Auf den Feierabendverkehr von heute Freitagabend hin können die Rotlichter abgeräumt werden. Ab dann ist die Lebensader des Muotatals wieder normal befahrbar. Bis Weihnachten müssen noch kleinere Fertigstellungsarbeiten ausgeführt werden, wobei der Verkehr «von Hand» geregelt wird: Steinschlagnetze sind zu entleeren, die Trafos für die Stromversorgung, Leitungen und



Grünes Licht am Gibelhorn: Stefan Herger, Chefpolier, Patrick Peter, Technischer Bauführer, und Baustellenchef Marco Schöpf (von links) vor dem vollendeten Werk. Die Ampel wird heute Abend weggeräumt.

Bild Franz Steinegger

Verkabelungen müssen entfernt werden, an den Leitplanken wird zur Sicherheit der Motorfahrer der Unterfahrerschutz ergänzt, die Strasse wird nachmarkiert, Werkleitungen gespült. Vermutlich im Juni 2016 wird der Deckbelag eingebracht, wozu während zwei Wochen der Verkehr nochmals geregelt werden muss.

Eindrückliches Bauwerk

Die Baustelle am Gibelhorn war eine der anspruchsvollsten der letzten Jahrzehnte. Das Gelände fällt teilweise senk-

recht 80 Meter in die Muotaschlucht ab, die Platzverhältnisse waren eng, was eine in die Länge gezogene Baustellenlogistik erforderte. «Wir haben teilweise dreischichtig gearbeitet», erläutert Baustellenchef Marco Schöpf, «hatten bis zu 8 Kräne und 65 Arbeiter gleichzeitig im Einsatz.» Hinzu kam der anspruchsvolle Baugrund und das Verkehrsregime: Die Verbindung ins Muotatal musste jederzeit und mit möglichst wenig Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer offen gehalten werden. «Rückmeldungen bestätigten uns, dass

dies sehr gut gelungen ist», sagt Bruno Kälin.

Weiterer Ausbau ab 2025

An der ausführenden Arbeitsgemeinschaft waren die drei Bauunternehmungen Contratto AG und Walo Bertschinger AG unter der Leitung der Porr Suisse AG beteiligt. Der Abschnitt ums Gibelhorn ist das Kernstück des Ausbaus der Muotathalerstrasse. Die Etappen 2 und 3, die Fortsetzungen Richtung Schwyz und Schlattli, sollen ab dem Jahr 2025 in Angriff genommen werden.

Velofahren soll attraktiv und sicher werden

KANTON Ein neues Konzept soll die Sicherheit der Radfahrer erhöhen. Und auch zum Velofahren anspornen.

ANDREA MÜLLER

«Die Verkehrsprobleme sind bereits heute feststellbar, und es ist mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen.» Mit dieser Ausgangslage erarbeitete das kantonale Tiefbauamt ein neues Radroutenkonzept. Eines der Ziele ist, dass der erwartete Mehrverkehr teilweise durch Langsamverkehr, also das Velo,

und den öffentlichen Verkehr übernommen wird, teilt das Tiefbauamt mit.

Sicherheit und lange Strecken

Das will der Kanton mit «sicheren, attraktiven und leistungsfähigen Radinfrastrukturen» erreichen. Urs Camenzind vom Tiefbauamt sagt: «Damit Radwege attraktiv sind, müssen sie auf langen Strecken möglichst durchgängig und vor allem auch sicher sein.» Für mehr Sicherheit sorgten genügend breite Radstreifen, kombinierte Rad- und Gehwege oder einzelne Radwege sowie grosszügige Abstände zu Mauern oder zur Fahrbahn der Autos. Andere Ziele des neuen Radroutenkonzepts

sind die Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung ihrer Langsamverkehrskonzepte, die Förderung nachhaltiger Mobilität oder die Angleichung an die aktuellen gesetzlichen Grundlagen.

Und: Das Konzept soll den Handlungsbedarf auf den Kantonsstrassen aufzeigen. Dieser ist gemäss Analyse des Tiefbauamts an gewissen Punkten hoch, wie Camenzind sagt. «Einige Projekte sind bereits sehr konkret und vom Regierungsrat und dem Kantonsrat beschlossen» (siehe Box). Andere Massnahmen würden bei Strassensanierungen miteinbezogen, wenn diese sowieso anstehen. Radwege, die nicht auf Kantonsstrassen verlaufen und in

die Nutzungsplanung der Gemeinden fallen, müssen rechtlich gesichert werden. Das heisst, dass auf Gemeinde- oder Privatstrassen die Fahrverbote für Radfahrer aufgehoben werden müssen. «Eine Befürchtung der Gemeinden war, dass damit ein Ausbau-Zwang für diese Strecken verbunden ist.» Solche Vorgaben würden nicht gemacht, das Konzept sei eine Handlungsgrundlage.

Mehr Massnahmen gewünscht

Widerstand aus Gemeinden und Bezirken habe es nicht gegeben, «im Gegenteil», sagt Camenzind. Die meisten hätten sich mehr Massnahmen für das Velofahren gewünscht.

Wo es Anpassungen braucht

KANTON amu. Auf gewissen Strassenabschnitten im Kanton Schwyz ist der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Radwege besonders hoch, wie die Massnahmenblätter des kantonalen Radroutenkonzepts zeigen. Mehrere Projekte sind definitiv festgelegt und warten nur noch darauf, dass der Kantonsrat die Kredite genehmigt:

► **Grund-Schlattli** (inkl. Gibelhorn). Auf der Strecke von rund drei Kilometern ist teilweise keine Radinfrastruktur vorhanden, die Strassenbreite ist gering, die Verhältnisse sind eng (Gibelhornschlucht). Teilweise sind die Sichtverhältnisse schlecht.

► **Kantonsgrenze bei Brunnen** Auf rund zehn Kilometern (ausgenommen der Ortsdurchfahrt Gersau) ist keine Radinfrastruktur vorhanden. Die Strasse ist schmal, die Verhältnisse sind eng wegen Stützmauern und der Felswand. Als Massnahmen wird das Trottoir für den Radverkehr freigegeben und neu auch ein Radstreifen gebaut (teilweise bereits umgesetzt).

► **Schwyz Bahnhofstrasse** An der Kreuzung Bahnhofstrasse-Gotthardstrasse sind die Sichtverhältnisse

schlecht, und die Fahrradinfrastruktur ist nicht vorhanden. Bei dem Verkehrsknoten wird auf rund 100 Metern der bestehende Rad- und Fussweg fortgesetzt und die Radfahrerführung erneuert.

► Dritte Altmatt Nord-Höli (H8)

Im Rahmen des Ausbaus der Kantonsstrasse H8: Zwischen Dritter Altmatt und Biberbrugg ist keine Radinfrastruktur vorhanden, und die Strasse ist nicht genügend breit. Wie Urs Camenzind vom Tiefbauamt sagt, seien bei diesem Projekt noch Einsparungen hängig. «Wegen der geschützten Moorlandschaft auf beiden Seiten können keine Radstreifen gebaut werden.» Der Zeitpunkt der Realisierung sei abhängig von dem gesamten Strassenbauprojekt und der Zustimmung des Bundesamtes für Umwelt, die noch ausstehend sei.

► **Ausserschwyz: Grosskreisel Siebnen und Buttikon-Reichenburg** Beim Grosskreisel mit sehr hohem Verkehrsaufkommen fehlt die Radinfrastruktur. Zwischen Buttikon und Reichenburg entsteht ein Radweg und ein kombinierter Rad- und Fussweg.



Je nach Situation sieht das Radroutenkonzept Velostreifen, kombinierte Fuss- und Velowege oder Mehrzweckstreifen vor.

Keystone