

# March Anzeiger

WOCHENEND-  
AUSGABE

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR DIE MARCH | südostschweiz | Freitag, 9. September 2022 | Nr. 172 | AZ 8832 Wollerau | CHF 2.60



Postcode 1

**Redaktion:** Alpenblickstrasse 26, 8853 Lachen  
Tel. 055 451 08 88, www.marchanzeiger.ch  
E-Mail: redaktion@marchanzeiger.ch  
E-Mail für Sport: sport@marchanzeiger.ch

**Abo-Dienst:** 055 451 08 78 / 75  
E-Mail: aboverwaltung@marchanzeiger.ch

**Inserate:** Mediaservice, Alpenblickstrasse 26, 8853 Lachen  
Tel. 055 451 08 80  
E-Mail: inserate@theilermediaservice.ch



**Alpsegen:**  
Am Sonntag wird in Innerthal der Betruf zu hören sein. **SEITE 3**



**Rekord:**  
So schnell erklomm noch keine Frau den Etsel. **SEITE 18**

## Lehrermangel wird angegangen

Der Mangel an Lehrpersonen sei Tatsache, es bestehe aber auch in vielen anderen Wirtschaftsbereichen Fachkräftemangel, hält der Regierungsrat fest. Trotzdem hat der Kanton Kommissionen beauftragt, Mittel zur vermehrten Rekrutierung von Lehrpersonen und zur verbesserten Voraussage der Fluktuation zu finden. Betreffend Lohn von Lehrpersonen befinde sich der Kanton Schwyz in einer konkurrenzfähigen Situation mit der übrigen Innerschweiz. Mit der «Region Ost» der Erziehungsdirektorenkonferenz könne man jedoch nicht mithalten. (ura)

Bericht Seite 3

## Mit neuer Bahn ins Hoch-Ybrig

Sie sei das Beste von allem, was im Seilbahnbau bisher realisiert wurde: die neue Bahn ins Hoch-Ybrig mit dem Namen «Tri-Line». Dies hiess es am Mittwoch an einer Medienorientierung zum Bau der neuen Bahn aufs Hoch-Ybrig. «Tri-Line» setze ein Konzept mit zwei Tragseilen und einem Zugseil, was bisher nur bei den ganz grossen Bahnen realisiert wurde, erstmals auch für eine kleinere Bahn wie jene ins Hoch-Ybrig um. Laut Urs Keller, Geschäftsführer der Ferien- und Sportzentrum Hoch-Ybrig AG, soll die neue Bahn 2025 in Betrieb gehen. (red)

Bericht Seite 7

## Den zweiten Rang ins Trockene bringen

Die Bergrennsaison geht an diesem Wochenende für den Wangner Autorennfahrer Roger Schnellmann mit dem Meisterschaftsrennen am Gurnigel zu Ende. Bereits jetzt steht fest, dass er den Schweizer Meistertitel nicht mehr holen kann. Also gilt es, den zweiten Rang, den er zurzeit belegt, zu verteidigen. Kaum ist die Schweizer Saison zu Ende, gilt es, den Saisonhöhepunkt vorzubereiten. Ende Monat wird Schnellmann in Mallorca an den Start gehen. (ff)

Bericht Seite 15



Bild Stefan Grütter

## Herr der Röhren

Emil Woodtli, Bauingenieur ETH und Gemeindepräsident von Lachen, ist Leiter Tunnel beim Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels. Ein Augenschein vor Ort.

Bildbericht Seiten 8 und 9

## Schwyz Immobilien-Preise steigen rekordverdächtig schnell

Obwohl die Nachfrage nach Eigenheimen leicht zurückging, sind im Kanton Schwyz Mitte Jahr die Preise so stark gestiegen wie zuletzt vor 15 Jahren. Auch Mietwohnungen gehen weg, kaum dass sie ausgeschrieben sind.

**D**er steile Preisanstieg mit Schweizer Rekorden sei auf das knappe Angebot zurückzuführen, wie an der Vorstellung der jüngsten Studie zum Schwyzer Immobilienmarkt der Schwyzer Kantonalbank und des Immobilienberatungunternehmens Wüest Partner zu erfahren war. Die Preisaufschläge sowie eine hohe Nachfrage sind sowohl beim Eigentum als auch im Mietbereich eine Tatsache: «Noch nie seit Messbeginn wurden Mietwohnungen im Kanton

Schwyz so schnell vermarktet», stellen die Studienverantwortlichen fest.

Die angespannteste Situation bezüglich Eigenheimpreisen ist in den Höfner Gemeinden Wollerau, Freienbach und Feusisberg zu beobachten. «Je nach Segment stehen einem inserierten Objekt zwischen 30 und 40 Suchende gegenüber, viele davon mit einer sehr grossen Kaufkraft.» Die Folge davon: Die Preise klettern weiter nach oben – durchschnittliche Eigentumswohnungen haben sich innert Jahresfrist um nicht weniger als

13,1 Prozent verteuert, Einfamilienhäuser um 17,5 Prozent. So kostet in Freienbach eine mittelgrosse Eigentumswohnung inzwischen 1,5 Mio. Franken, und für ein Einfamilienhaus müssen gar 2,8 Mio. Fr. oder zum Teil mehr budgetiert werden – sofern ein passendes Objekt verfügbar ist.

Auch in der March herrscht eine sehr dynamische Entwicklung. So ist die hiesige Wohnbevölkerung im vergangenen Jahr mit 1,3 Prozent «überdurchschnittlich stark angewachsen». Als Folge davon sind die Preise für

Wohneigentum ebenfalls im zweistelligen Prozentbereich angestiegen. Auch Mietwohnungen werden sehr stark nachgefragt. Der Bauboom hält entsprechend weiter an. Mitte 2022 waren wesentlich mehr Miet- und Eigentumswohnungen baubewilligt als im Vorjahr. «Ob sämtliche Projekte angesichts der rasant gestiegenen Baupreise auch tatsächlich in Angriff genommen werden, bleibt allerdings abzuwarten», so der Ausblick der Experten. (mri)

Bericht Seite 5

## Elizabeth II. ist tot – Charles ist König

Die britische Königin Elizabeth II. ist tot. Wie der Palast mitteilte, starb die Queen gestern im Alter von 96 Jahren friedlich auf ihrem schottischen Landsitz Schloss Balmoral. Elizabeth II. war länger als jeder andere britische Monarch vor ihr auf dem Thron. Sie war Staatsoberhaupt von Grossbritannien und Nordirland und mehr als einem Dutzend weiterer Staaten.

Beerbt wird Elizabeth II. von ihrem Sohn Charles (73). Queen-Enkel Prinz William (40) rückt zum Thronfolger auf. Nummer zwei in der Thronfolge ist nun der 9-jährige Prinz George.

Obwohl die britische Monarchin über keine politische Macht verfügte, galt sie als eine der bedeutendsten Persönlichkeiten unserer Zeit. Mit unbedingtem Pflichtbewusstsein führte sie

das Land durch grosse Veränderungen hindurch. Als sie 1952 Königin wurde, war Grossbritannien noch eine Kolonialmacht. 1997 wurde als letzte grössere Kolonie Hongkong an China übergeben. Durch den Commonwealth pflegte die Queen weiterhin den Kontakt zu den ehemaligen Kolonien. (sda)

Bericht Seite 22

REKLAME

  
**Multimotor Siebren**  
Ihr Partner für VW Personwagen und VW Nutzfahrzeuge  
Tel. 055 450 80 40  
www.multimotor.ch

REKLAME

  
**Hauptagentur Renato Kobler**  
  
Churerstrasse 21, 8808 Pfäffikon  
055 416 20 30



Der «Toro» lädt auf: Dieses Gefährt transportiert sieben Kubikmeter Gestein auf einmal.



Arbeit am künftigen Nordportal: mit Blick hinab ins Urnerland.

# Ein Lachner sorgt am Gotthard

Emil Woodtli ist Leiter Tunnel bei der zweiten Röhre des Gotthardstrassentunnels. Was



Fortlaufend werden Betonelemente in den ausgebrochenen Tunnel gefahren.



Der Blick hinunter auf die Pfahlwand, die künftig das Nordportal sichert.

von Stefan Grüter

**E**in Knall, ein kurzes Echo. «Jetzt haben sie gesprengt.» Emil Woodtli schaut hinüber auf die andere Talseite in Göschenen, dem ruhigen Bergdorf am Fusse des Gotthard-Massivs. Es besteht aus ein paar Häusern und der wohl grössten Baustelle weit und breit. Woodtli, man kennt ihn als Gemeindepräsident von Lachen, ist Leiter Tunnel beim Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels. Seine Aufgabe ist klar: Er ist technisch und finanziell verantwortlich für den Tunnelbau, «alles, was unter Tage gemacht wird». So quasi der Tunnel-Rohbau. Neben ihm amtieren neben der Chefbauleitung noch ein Leiter für die Aussenanlagen und einer für den Innenausbau, und ihnen allen steht ein Team von gegen 20 Mitarbeitenden – inklusive Spezialisten für Umwelt und Geologie – beiseite. Bauherrin ist die ASTRA-Filiale Bellinzona.

**Schon am Basistunnel mitgewirkt**

Es ist nicht das erste Mal, dass Woodtli dort tätig ist, wo ein riesiges Loch in den Berg gesprengt beziehungsweise gebohrt wird. Islisbergtunnel, Albulatunnel, Bözbergtunnel, Gotthard-Basistunnel, nennt er Beispiele, an denen er mitgewirkt hat. Ebenfalls beteiligt war er an der Planung der Neuen Axenstrasse, für deren Realisierung dieser Tage grünes Licht gegeben worden ist (wir berichteten).

Was ist denn die Faszination des Tunnelbaus? Emil Woodtli hält kurz inne. «Vielleicht das Unvorhergesehene, das Improvisieren, die Auftraggeber und die Bauherrschaft, die wissen, wovon sie reden und klare Ziele vorgeben, den Weg zum Ziel jedoch in vielen Bereichen den Bauleitern überlassen. Es ist aber auch der gegenseitige Respekt der Beteiligten über alle Hierarchiestufen hinweg – je-

der Einzelne hat seine Aufgabe und alle haben das gleiche gemeinsame Ziel: ein funktionierendes Bauwerk innerhalb der vorgegebenen Qualität, Kosten und Termine zu erstellen.» Als Beispiel nennt er die Entwässerung und die Reinigung der Abwässer. Wegen juristischer Streitigkeiten ist der Auftrag noch nicht vergeben. «Ohne Entwässerung und Reinigung des Wassers hätten wir gar nicht erst starten können.» So musste improvisiert und eine Anlage aus dem Boden «gestampft» werden, damit das Baustellenabwasser, das bei den Bohr- und Sprengarbeiten aus dem Felsen rinnt, schliesslich sauber, umweltverträglich und gesetzeskonform in die Reuss geleitet werden kann.

Emil Woodtli war schon bei der Planung dieser zweiten Gotthard-Röhre mit dabei, verliess aber für eine kurze Zeit das Projekt und ist nun seit eineinhalb Jahren in der Bauleitung. Feste Schuhe, eine leuchtend orange Arbeitskleidung – das ist sein Tenü. Beim Betreten der Baustelle kommen der Helm und ein Rucksack mit einem sogenannten Selbstretter dazu. «Dieser bietet für eine Stunde Luft, falls man eingeschlossen wird.» In Gebrauch war dieses Überlebensset allerdings auf Woodtlis Baustellen zum Glück noch nie. Die Arbeitssicherheit habe höchste Priorität. Ganz allgemein sei festzustellen, dass es sich bei Unfällen im und am Tunnel meist um Verkehrsunfälle handle. Deshalb abgetrennte Fussgängerwege und die orange Arbeitskleidung. Und noch etwas hilft, Unfälle zu vermeiden: Man winkt sich auf der Baustelle immer gegenseitig zu. «Nicht nur, weil wir freundliche Leute sind, sondern damit man von anderen gesehen wird. Winkt der andere zurück, dann hat er einen gesehen», so Woodtli.

**Im Notfall im Wohnmobil**

Die Baustelle ist dunkel, feucht und kühl. Das war diesen Sommer nicht unange-



Das Telefon: ein wichtiges Arbeitsinstrument für Gemeindepräsidenten Emil Woodtli.

nehm. Überhaupt stellt Woodtli fest, dass es hier in Göschenen auch ausserhalb des Berges «immer fünf Grad kühler gewesen ist». Meist pendelt er von Lachen nach Göschenen, rund fünf Viertelstunden muss er dafür aufwenden. Er fährt früh morgens los, also bevor die Transit-Touristen die A2 im Urnerland befahren. Er zeigt auf den Abstellplatz für Gerätschaften und Baumaschinen. Ganz unscheinbar steht dort ein Wohnmobil. «Nach einem Nacheinsatz oder wenns mal nicht klappt mit der Heimreise, übernachtete ich hier.» Dann kann es zu einer frühen Tagwache kommen, dann nämlich, wenn die Maschinen aus dem Installationsgelände gefahren werden.

Am heutigen Tag jedoch muss Gemeindepräsident Woodtli zurück nach Lachen, denn es warten präsidiale Aufgaben auf ihn. Mit seinem Arbeitgeber konnte er vereinbaren, dass er sein Amt auch von der Baustelle aus wahrnehmen

## Die zweite Röhre

Der bestehende Gotthard-Strassentunnel ist **1980 eröffnet** worden und muss aufgrund seines Alters saniert werden. Dazu ist eine mehrjährige Sperrung nötig. Damit auf der Gotthardachse trotzdem ganzjährig eine Strassenverbindung beibehalten werden kann, haben Bundesrat und Parlament entschieden, eine zweite Röhre zu bauen und den bestehenden Tunnel anschliessend zu sanieren. Dieses Vorgehen hat das

Schweizer Stimmvolk am 28. Februar 2016 an der Volksabstimmung mit **57 Prozent Zustimmung** genehmigt. Dank der zweiten Röhre kann der Verkehr nach der Sanierung des bestehenden Tunnels **im einspurigen Richtungsverkehr mit seitlichem Pannestreifen** geleitet werden. Dies verbessert die Sicherheit, ohne dass die bestehende Kapazität erhöht wird. In Göschenen und Airolo wurde am

29. September des letzten Jahres der Spatenstich zum Bau des zweiten Gotthard-Strassentunnels gefeiert. Der Tunnel wird **16,9 Kilometer lang**. Gemäss Zeitplan soll er im Jahr 2029 fertig sein. Danach folgt die Instandsetzung der 1. Röhre, die rund drei Jahre dauern dürfte. Das sogenannte Gesamtsystem Gotthard-Strassentunnel (GST) wird aus zwei einspurig befahrenen, parallelen Tunnelröhren mit einem mittig angeordneten Service-

und Infrastrukturstollen bestehen. In beiden Röhren gibt es künftig je eine Fahrspur und einen Pannestreifen. Damit steigt nicht nur die Sicherheit, sondern es besteht bei Ereignissen oder Revisionsarbeiten in einer Röhre eine Ausweichmöglichkeit. Gemäss aktueller Budgetierung belaufen sich die Kosten des Projekts auf insgesamt rund **2,1 Milliarden Franken**. (astra/red)



Bilder Stefan Gräter



Vorbereitungsarbeiten am Eingang des Förderbandstollens, über den die Betonfabrik versorgt wird, die im Innern des Berges erstellt wird.

# ...d dafür, dass es vorwärts geht

...s ist seine Aufgabe und wie sieht es im Innern des Berges aus? Ein Augenschein vor Ort.



...den Bauleiter und Lachner

Arbeitsschritt sieben Kubikmeter Gestein aus dem Berg. Der Baggerführer sitzt quer, damit er von seinem Sitz aus sowohl vorwärts- wie auch rückwärtsfahren kann. Für Fussgänger ist deshalb höchste Vorsicht geboten. Zurücktreten, stehenbleiben, und dann geht es hinein in den Tunnel. Aber nicht, ohne bei der Nische mit der Statue der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Tunnelbauer, kurz innezuhalten.

Die Dimensionen sind riesig. Rechts eine Kaverne – «hier haben wir mit 150 Leuten ein kleines Fest zu Baubeginn gemacht» –, daneben ein weiterer Stollen. Gegenüber dann die Stelle, wo vor einer Stunde gesprengt worden ist. Es riecht noch ein bisschen nach Ammoniak. Der «Toro» fährt ein, füllt die Baggerschaufel, so dass die hinteren Achsen des mehrachsigen Fahrzeugs abheben, und verlässt mit sieben Kubikmetern Gestein den Tunnel.

## «Die kleine Tunnelbohrmaschine»

Nebenan ist ein «Geflecht» von Eisen und Kabeln daran, sich langsam fortzubewegen. «TBM» nennt Woodtli die Maschine, Tunnelbohrmaschine. Dies sei aber nur die «kleine», sie habe einen Durchmesser von sieben Metern und eine Länge von 200 Metern. «Die Grosse mit einem Durchmesser von zwölf Metern kommt in etwa eineinhalb Jahren.»

Es ist an alles gedacht worden. Die Leitungen und das Förderband, welches das ausgebrochene Material nach draussen befördert, sind in Schlaufen als Reserve vorhanden. Denn je weiter die TBM vorstösst, desto länger müssen Leitungen und Förderband werden. In einer Bucht steht sogar ein «Toitoi». Und wenn das Spezialgefährt mit den Betonelementen, die in einem ersten Schritt den Tunnelboden sichern, einfährt, dann zeigt eine Ampel, dass kein Gegenverkehr erlaubt ist.

## Ein Betonwerk im Berg

Weiter im Berginnern wird eine vollständige Betonelemente-Fabrik gebaut. Das ausgebrochene Material geht in verkleinerter Form wieder in den Berg und wird dort mit den nötigen Materialien angereichert, so dass «Tübbinge» – die halbrunden Betonelemente – entstehen, die letztlich die Tunnelwände der neuen Röhre verkleiden. Die Ausmasse der Kaverne: 140 Meter lang, 20 Meter breit und 20 Meter hoch. Das neue Betonwerk wird im Berg aufgebaut, als ob es auf der grünen Wiese erstellt würde.

Neben dem bestehenden Strassentunnel entsteht ein weiteres Loch. «Wir müssen den Zugang zum bestehenden Sicherheitsstollen verlegen, weil die neue Röhre den bisherigen Zugang tangiert», erklärt Woodtli. Und das ist gar nicht so einfach. Der Sicherheitsstollen wird

künftig über ein separates Portal erschlossen.

Draussen hämmert es. So wie ein Wahrzeichen steht das Bohrpfehlgerät da, das senkrecht die Löcher bohrt, die nachher mit Beton gefüllt werden. Die Pfehlarmierungskörbe liegen bereit. Darin integriert sind Sensoren, die zeigen werden, wie sich die Pfehle später verformen. Mit Dutzenden von Pfehlen wird hier mit Aussicht ins Urnerland hinunter das Gelände rund um das künftige Nordportal des neuen Gotthard-Strassentunnels vorbereitet. Alles wird genauestens überwacht. «Es gibt kaum einen Flecken hier, der nicht mit Sensoren ausgestattet ist», erklärt der Lachner.

Woodtli und seine Mitarbeitenden haben so stets den Überblick. Es kann immer etwas Unvorhergesehenes auftauchen. Dann muss der Bauleiter reagieren. Das ist jetzt, bei den Vorarbeiten für den eigentlichen Röhrenbau der Fall, aber auch später, wenns tief in den Berg hineingeht, sowohl auf der Nordseite bei Göschenen als auch auf der Südseite bei Airola, wo dieselben Arbeiten im Gange sind.

Wenn dereinst ab dem Jahr 2029 Tausende von Autos durch die zweite Röhre fahren, so ist nur noch ein Bruchteil der Arbeiten sichtbar, die jetzt für den Tunnelbau nötig sind. Bauleiter Emil Woodtli wird vieles in Erinnerung bleiben. Das dürfte wohl ein Teil der Faszination sein, weshalb sich Bauingenieur Emil Woodtli dem Untertage-Bau verschrieben hat. Eine grosse Herausforderung steht noch unmittelbar bevor – was passiert mit der energieintensiven Baustelle, wenn tatsächlich eine Strommangellage eintritt? Woodtli zuckt die Achseln und vermutet: «Dann würde wohl der Betrieb eingeschränkt oder vorübergehend eingestellt.»



In Vollmontur: Bauleiter Emil Woodtli. Auf der Baustelle ist man freundlich, dies nicht zuletzt auch aus Sicherheitsgründen.



Die ganzen Arbeiten auf der Baustelle werden im Infocenter im alten Bahnhof von Göschenen dokumentiert.

## Tag der offenen Baustelle am morgigen Samstag

Morgen **Samstag, 10. September, von 10 bis 17 Uhr** wird in Göschenen der Tag der offenen Baustelle durchgeführt. **Jedermann ist herzlich eingeladen.** In Anwesenheit von Fachpersonal können die Besucherinnen und Besucher **normalerweise unzugängliche Teile** der Baustelle besichtigen, darunter die grosse Kaverne, in der eine Betonaufbereitungsanlage untergebracht wird sowie verschiedene Spezialmaschinen, die bei diesem **Grossprojekt** zum Einsatz kommen. Der letzte Rundgang ist in Göschenen auf **16 Uhr** angesetzt. (red)

kann. Der Beweis dafür: Soeben läutet das Telefon und ein Gemeinderatskollege diskutiert kurz mit dem Chef über ein anstehendes Geschäft. «Woodtli switched», wie man so schön sagt. Telefon ausschalten, und schon ist wieder die zweite Röhre das Thema.

In Sandalen und kurzen Hosen gehen auch die Gäste nicht auf die Baustelle. Es heisst, oranges Kombi überstreifen und in die Gummistiefel schlüpfen, am besten eine Nummer zu gross. Nicht fehlen darf auch das Selbstretterset. Im alten Göschener Bahnhof, in einem Nebenraum der Ausstellung, wo für die Gäste die Arbeiten dokumentiert sind und laufend aktualisiert werden, ist der Umkleideraum.

## Wer hier den Überblick hat, ist nahe am Genie

Wer auf dieser Baustelle den Überblick hat, der ist nahe am Genie. Lastwagen fahren in gemächlichem Tempo – die Staubwolken sollen möglichst vermieden werden – an einem vorbei. Man winkt einander zu, so wie es eben sicherheitstechnisch angezeigt ist. An jeder Ecke auf dem Aussengelände wird gearbeitet. «Wie läuft's?» Bauleiter Woodtli wird soeben mit einer Finanzfrage konfrontiert. Er wird das Problem lösen, wenn er wieder im Büro auf der anderen Seite ist. «Du musst mit deinem Auto ein bisschen weiter hinten parkieren», ruft einer, der mit dem Presslufthammer einen Gotthard-Granit-Brocken zerkleinert, aber demnächst zu Sprengmitteln greifen muss. «Denn der Granit ist überaus hart.» Hier, in diesem Teil der Baustelle, entsteht ein Tunnel, der für den Materialtransport gebaut wird. Das Förderband steht bereit. Ebenfalls bereit steht ein «Toro». Dieses baggerähnliche Gefährt befördert in einem einzigen