



**Tiere wissen sich zu helfen**  
Die Tierpark-Bewohner haben ihre eigenen Tricks gegen die Hitze. 28

**Bayern-Boss tritt ab**  
Mit dem Abgang von Uli Hoeneß geht in München eine Ära zu Ende. 25

Gesamtausgabe Luzerner Zeitung

AZ 6430 Schwyz | 161. Jahrgang | Nr. 169 | Fr. 1.80 | [www.bote.ch](http://www.bote.ch)

REGION  
**Panorama  
wirbt in Schwyz**



**Auf der Hofmatt  
wird an die  
Murten-Schlacht  
erinnert.**

3

REGION  
**Fête  
des Vignerons**  
Die Schwyzer  
Nüssler sind  
bereit für ihren  
grossen Auftritt  
in Vevey.

3

REGION  
**Letzte Chance  
für IV-Bezüger**  
Das Schwyzer  
Verwaltungs-  
gericht lässt noch  
einmal Milde  
walten.

5

AUSLAND  
**Auch Jeremy  
Hunt geht**  
Boris Johnson  
wollte dem  
Aussenminister  
neue Aufgaben  
zuteilen.

17

## Mositunnel ist nun wieder top

Die Sanierung des Mositunnels ist abgeschlossen. Sie kostet maximal 72 Millionen Franken.

Jürg Auf der Maur

Jetzt ist der 1965 eröffnete Mositunnel wieder top: Das sagt Diego Tschuppert, der als Gesamtleiter für die umfangreichen Sanierungsarbeiten während der letzten zwei Jahre zuständig war.

Der Tunnel sei jetzt «auf der Basis der neuesten Vorgaben und Richtlinien wieder instand gestellt», so der Fachmann vom zuständigen Bundesamt für Strassen (Astra) im Interview mit dem «Boten». Der Mositunnel sei wieder à jour und regelkonform: «Bei einem Sicherheitstest würde er gegenüber vorher weit nach vorne rücken und viele Ränge gutmachen», ist der Gesamtleiter überzeugt. Bisher galt der Mositunnel bekanntlich als einer der gefährlichsten in der Schweiz.

Im Tunnel kam es nämlich immer wieder auch zu schweren Unfällen. Das hatte nicht zuletzt damit zu tun, dass sich die Fenster der Fahrzeuge beschlugen und die Sicht für die Lenker plötzlich stark beeinträchtigt war.

Der Mositunnel sei nur einer von 19 Tunnels in der Schweiz, bei dem diese sogenannte «Taupunkt-Situation» vorkomme, betont Tschuppert. Mit der Sanierung, die insgesamt weniger als die budgetierten 72 Millionen Franken kosten dürfte, wurde auch untersucht, ob und was dagegen unternommen werden kann. «Dank der neuen Strahlventilatoren kann das Problem reduziert werden», weiss Tschuppert.

Aus Energieeffizienz-Gründen wird im Moment noch darauf verzichtet, die Ventilatoren rund um die Uhr laufen zu

lassen. Tschuppert: «Sollte sich zeigen, dass das notwendig ist, können wir sie zu jeder Zeit anschalten.»

**«Es war eine  
eigentliche  
Sisyphusarbeit.»**

**Diego Tschuppert**  
Gesamtleiter Mositunnel-Sanierung

**Probleme mit Wasser und  
Bergdruck**

Die Sanierung stellte die Arbeiter vor eigentliche Knacknüsse. Insbesondere mit dem Wasser habe man Probleme gehabt, erklärt der Gesamtleiter der Sanierung jetzt. Schon vorher sei, bedingt durch den Bergdruck, immer wieder Wasser von der Decke und den Wänden getropft. Tschuppert: «Es war eine grosse Herausforderung, den Tunnel wieder dicht zu machen.»

Auf der ganzen Länge wurde deshalb der Tunnel deshalb drainiert. «Das war eine eigentliche Sisyphusarbeit», erinnert sich Tschuppert. 5



## Heuen hoch über dem Tal

Das Wildiheu wird wieder  
aufwendig eingebracht. 7

Bild: Ernst Immoos



### Inhalt

Ratgeber	4	Denksport	8	Gersau	11	Todesanzeigen	14	Thema	18	Sport	23-25	Wohin man geht	27
Plus-App	5, 10	Agenda	9, 10	Küssnacht	13	Zentralschweiz	14	Börse	22	Fernsehen	26	Letzte Seite	28

# «Jetzt ist der Tunnel wieder à jour»

Die Sanierung des Mositunnels wird nicht mehr als 72 Millionen Franken kosten.

Mit Diego Tschuppert sprach  
Jürg Auf der Maur

**Sie haben als Gesamtprojektleiter während zwei Jahren die Sanierung geleitet. Bisher galt der Tunnel als einer der gefährlichsten in der Schweiz. Das ist nun vorbei?**

Der Mositunnel wurde 1965 eröffnet. Jetzt ist er auf der Basis der neuesten Vorgaben und Richtlinien wieder instand gestellt und saniert. Er ist jetzt wieder à jour und völlig regelkonform. Bei einem Sicherheits-Test würde er gegenüber vorher weit nach vorne rücken und viele Ränge gutmachen.

**Was wurde konkret gemacht?**

Am besten wahrnehmbar sind die neue Lüftung und der Sicherheitsstollen. Die Abluftlüftung ist durch Strahlventilatoren ersetzt worden. Diese sorgen dafür, dass im Brandfall der Rauch vom Unfallort abgesogen und an das Tunnelportal geblasen wird. Die Automobilisten sind dadurch nicht einer Rauchzone ausgesetzt.

**Und der Sicherheitsstollen?**

Dieser ist parallel zum rund 1,1 km langen Mositunnel gebaut worden, und alle 300 Meter führen Querverbindungen in den Sicherheitsstollen. Dank des dort herrschenden Überdrucks können sich die Autofahrenden im Ereignisfall in einen rauchfreien Raum in Sicherheit bringen.

**Was ist sonst noch neu?**

Es gibt noch kleinere Erneuerungen, die nicht auf den ersten Blick feststellbar sind. So wurden beispielsweise viel mehr Kameras eingebaut, so dass die Einsatzzentrale der Kantonspolizei nun eine nahtlose Übersicht im Tunnelraum hat. Auch die Kommunikationstechnik wurde nachgerüstet und auf den neuesten Stand gebracht. Nun hat die Blaulichtorganisation mit dem Polycorn-Funksystem zu jeder Zeit gute Verständigungsmöglichkeiten. Zudem ist der Tunnel jetzt heller als vorher und wirkt dank den LED-Leuchten auch nicht mehr so beengend. Schliesslich ist die doppelte Sicherheitslinie mit Reflektoren bestückt worden.



Diego Tschuppert leitete während zwei Jahren die Sanierung des Mositunnels.

Bild: Jürg Auf der Maur

**Viele Unfälle im Mositunnel passierten, weil die Scheiben beschlagen. Kommt das nicht mehr vor?**

Da reden wir von der sogenannten Taupunkt-Situation. In ganz bestimmten Wetterlagen im Herbst kann es passieren, dass sich die Fenster der Autos beschlagen. Da ist der Mositunnel nicht der einzige. Es gibt 19 Tunnels auf dem Schweizer Strassennetz, in denen dieses Phänomen vorkommt.

**Das ist hier jetzt behoben?**

Wir haben das untersucht. Dank der Strahlventilatoren kann das Problem reduziert werden. Aus Energieeffizienz-Gründen verzichten wir im Moment aber darauf, die Ventilatoren rund um die Uhr laufen zu lassen. Sollte sich aber zeigen, dass das notwendig ist, können wir sie zu jeder Zeit anschalten.

**Für die Sanierung wurde mit Kosten von 72 Millionen Franken gerechnet. Können Sie diesen Rahmen einhalten?**

Ja, wir können diesen Kostenrahmen einhalten. Die gesamte Sanierung wird sicher nicht mehr als 72 Millionen Franken kosten. Die Endkostenabrechnung liegt zwar noch nicht vor. Einige Schlussrechnungen beteiligter Firmen fehlen noch. Am Schluss könnte es sogar noch etwas günstiger kommen als wir budgetiert hatten.

**Was waren die Hauptprobleme, mit denen Sie zu tun hatten?**

Die grösste Herausforderung war der menschliche Bereich. Die Arbeiter waren jede Nacht von Sonntag bis Freitag an der Arbeit. Das war eine Riesenleistung und -belastung, immer in der Nacht zu arbeiten. Eine grosse Heraus-

forderung war aber auch, den Tunnel am Morgen so für den Verkehr öffnen zu können, dass ihn die Verkehrsteilnehmenden sicher nutzen konnten. Da waren insbesondere auch die Elektriker gefordert. Sie hatten eine grosse Verantwortung, dass die sicherheitsrelevanten Anlagen ab 5 Uhr alle wieder in Betrieb waren.

**Wieso wurde der Tunnel nicht vollständig gesperrt? Man hätte doch schneller und günstiger sanieren können.**

(Lacht) Das wäre weder von der Wirtschaft noch von der Politik getragen worden. Der Mositunnel spielt eine wichtige Rolle im Nord-Süd-Verkehr. Die Ostschweizer Transporteure wählen die kürzere Verbindung und wollen nicht über Luzern ausweichen, was letztlich für sie viel teurer käme. Ich bin

froh und dankbar, dass die Gemeinde Ingenbohl und die Behörden mitgemacht und Hand geboten haben, die die Sanierung in Nacharbeit durchführen zu können. Das war ein wichtiger Beitrag für die ganze Instandsetzung.

**Gab es auch Probleme?**

Wir hatten Probleme mit dem Wasser. Es besteht Bergdruck, der schon vorher Wasser von der Decke und den Wänden abtropfen liess. Es war eine grosse Herausforderung, den Tunnel wieder dicht zu machen.

**Wie haben Sie das geschafft?**

Der Tunnel wurde auf der gesamten Länge von 1,1 Kilometern mit einer feinen Folie drainiert. Das war eine eigentliche Sisyphusarbeit. Das Wasser wird nun von den Tunnelwänden und der -decke in die Strassenbankette umgeleitet. Der nasse Frühling zeigte, dass es funktioniert.

**Ist nicht der einzelne Lenker das grössere Sicherheitsproblem? Jetzt werden Millionen investiert, aber schwere Unfälle lassen sich deswegen doch nicht ausschliessen?**

Wie gesagt: Der Mositunnel wurde in den Sechzigerjahren nach allen Regeln der Baukunst erstellt. Die Bausubstanz ist immer noch in sehr guter Verfassung. Deshalb war eine Sanierung machbar. Nach so vielen Jahren in Gebrauch entstehen kleinere oder grössere Schäden, die instand gesetzt werden müssen. Wir haben beim Bundesamt für Strassen ein Credo: Unsere Verkehrsinfrastrukturen müssen auf dem Stand sein, dass sie sicher befahrbar sind.

**Der Faktor Mensch ist aber nicht zu unterschätzen?**

Der Mensch soll in die Infrastruktur das Vertrauen haben dürfen, dass diese sicher ist. Das steht für uns im Zentrum. Aber es ist klar: Der Verkehrsteilnehmende muss selber aufmerksam sein und die Verantwortung für sein Handeln tragen. Mit der jetzt abgeschlossenen Erhöhung der Verkehrssicherheit befindet sich der Mositunnel wieder auf einem Top-Stand.

## Gnade für einen renitenten IV-Bezüger

Das Verwaltungsgericht gibt einem 42-Jährigen eine letzte Chance.

Weil sich ein 42-jähriger IV-Bezüger ohne Angabe von Gründen nicht an die abgemachte Eingliederungsvereinbarung gehalten hat, stellte die IV-Stelle Schwyz die Zahlungen wegen Verletzung der Mitwirkungspflicht ein. Das war zu hart, urteilte nun das Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz und hiess eine Beschwerde des IV-Bezügers gut. Die IV-Stelle wurde angewiesen, den Fall nochmals neu zu beurteilen.

Der Mann meldete sich 2016 wegen gesundheitlicher Beeinträchtigungen zum Bezug von IV-Leistungen an. Er litt unter starken Schmerzen am linken Bein, unter Angstzuständen, Zitteranfällen, Schlafstörungen, Legasthenie und Tinnitus. Er habe nie «einer richtigen Arbeit» nachgehen können und wurde durch das kommunale Sozialamt unterstützt. Abgestützt auf ein psychiatrisches Gutachten, wurde ihm 2018 eine Eingliederungsmassnahme bei der BSZ-Stiftung unterbreitet, die er unterzeichnete.

Während dieser Zeit wurde ihm ein Taggeld zugesprochen.

**Handlungsunfähig wegen schwerer psychischer Krise**

An diesem Integrationsprozess nahm der IV-Bezüger denn auch einige Monate teil. Danach blieb er der Einrichtung aus Krankheitsgründen fern. Er reichte allerdings kein Arztzeugnis ein, war telefonisch nicht erreichbar und nahm auch einen Termin bei einem Therapeuten nicht wahr. Deshalb stellte die IV-Stelle die Zahlungen ein, weil der Mann die Mitwirkungspflicht verletzt hatte.

Das Schwyzer Verwaltungsgericht hält in seinem Urteil zur Beschwerde des IV-Bezügers fest, dass der IV-Stelle aus rechtlicher Sicht kein Vorwurf gemacht werden könne, weil sie die Integrationsmassnahme abbrach und den Taggeldanspruch einstellte. Es erscheine aber glaubhaft, dass der Mann in jener Zeit einen schweren psychischen Einbruch erlitten hatte, der ihn

«Es liegt an ihm, die gewährte (wohl letzte) Chance zu nutzen.»

Verwaltungsgericht  
in seinem Urteil

handlungsunfähig werden liess. Er habe sich im Herbst/Winter 2018 abgeschottet und sei auch nicht in der Lage gewesen, Hilfe anzunehmen. Das sei auch von einer Fachperson bescheinigt worden. Als diese schwere psychische Krise überstanden war, meldete er sich wieder bei seinem Therapeuten und liess sich medikamentös behandeln, was zu einer leichten Verbesserung seines psychischen Zustandes führte.

Es rechtfertige sich deshalb, hält das Verwaltungsgericht fest, dass die IV-Stelle den Fall noch einmal beurteile, nachdem sich die gesundheitliche Situation des Mannes offenbar verbessert habe. «Der Beschwerdeführer wird mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass es an ihm liegt, die mit der vorliegenden Rückweisung gewährte (wohl letzte) Chance zu nutzen und uneingeschränkt zu kooperieren. Sollte der Beschwerdeführer seinen Mitwirkungspflichten nicht nachkommen, könnte er in einem künftigen Be-

schwerdefall nicht nochmals mit einem Entgegenkommen der vorliegenden Art rechnen», schreibt das Verwaltungsgericht weiter.

**Rüge an das Umfeld solcher Menschen**

Eine Rüge erteilte das Gericht an Personen und Institutionen im Umfeld solcher psychisch angeschlagenen Menschen. In solchen Fällen genüge «ein Zusehen» nicht, sondern es seien weitere Schritte und Bemühungen zu erwarten, die dieser drohenden Verschlechterung entgegenwirken könnten. Das Gericht verweist auf Gespräche oder Gefährdungsmeldungen an die Kesb. «Auch wenn dies leichter gesagt als getan ist, scheint es dennoch geboten, in vergleichbaren Konstellationen mehr zu unternehmen, als sich nur auf einen eng verstandenen (eigenen) Aufgabenbereich zu beschränken», schreibt das Verwaltungsgericht.

Ruggero Vercellone