

Regierung verkennt die Situation in Ricken

Die St.Galler Regierung hat die Marschrichtung für die Aufwertung der Rickenstrasse zwischen Brändi und Neuhaus dargelegt und kürzlich publiziert. Im Dorf Ricken soll mittels eines «Betriebs- und Gestaltungskonzept» (BGK) die momentan schwierige Verkehrssituation verbessert werden.

Gemäss dem Synthesebericht «Ausbau Rickenstrasse» ist für das Dorf Ricken ein Trottoir von 2m, eine Fahrbahn von 6m und ein Fuss-/Radweg von 3.5m vorgesehen (insgesamt 11m). Die aktuelle Strassentrasse misst zwischen 7.0-7.5m, das bestehende Trottoir hat eine Breite von 2m. Die Fahrbahn der neuen Strasse würde also um rund 1-1.5m verschmälert und gleichzeitig um zwei zusätzliche Meter Langsamverkehrsfläche ergänzt werden. Wer die Durchfahrt durch Ricken kennt, weiss, dass schon die jetzige Strasse schmal ist und aufgrund der bestehenden Bebauung stellenweise kaum Erweiterungsmöglichkeiten zu Gunsten der Strassenbreite bestehen. Unser Verkehrsproblem mit reinen Anpassungsmassnahmen und ein paar Inseln etc. langfristig lösen zu können halten wir daher für utopisch und nicht zielführend.

Das Tiefbauamt und die Regierung verkennen dabei klar die Wichtigkeit der Rickenachse, insbesondere im Bereich des Dorfes Ricken, wo die zwei Adern aus Gommiswald und Rapperswil zusammenkommen. Mit knapp 15'000 Fahrzeugen pro Tag ist die Belastung ähnlich hoch wie in St.Gallenkappel. Bringt man den Quell- und Zielverkehr in Abzug so kann von einem reinen Durchgangsverkehr von 12'600 Fahrzeugen pro Tag für Ricken, gegenüber 10'200 Fahrzeugen in St.Gallenkappel ausgegangen werden. Die Passage Ricken ist damit klar mehr vom Durchgangsverkehr betroffen als die Ortsdurchfahrt von St.Gallenkappel, dennoch ist eine überzeugende Massnahme in Ricken anscheinend weniger wichtig. Stellt man dann die Investitionskosten für die Tunnelumfahrung in St.Gallenkappel (sie soll 361.5 Millionen kosten) der «Variante A» für eine Umfahrung von Ricken gegenüber (296.9 Mio.), dann stellt sich schon die Frage der Verhältnismässigkeit und die Frage nach den Bewertungskriterien zur Ermittlung der «Nutzenpunkte», deren Ergebnis für Ricken laut dem Synthesebericht viel schlechter ist. Müssten nicht Thematiken wie Moorschutz, volkswirtschaftliche Wichtigkeit der Transportachse (ab Ricken gibt es keine Ausweichmöglichkeit), aber auch der Schutz der Quellgebiete von Wasserversorgungen, wie beispielsweise diejenige von Uznach, mit viel zusätzlichem Gewicht in die Bewertung einfließen und so die Notwendigkeit einer tauglichen Lösung auch in Ricken ins Zentrum rücken? Es geht in diesem Streckenbereich nämlich nicht in erster Linie um die Bedürfnisse der Anwohner, sondern mindestens im gleichen Masse um die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und der sensiblen Landschaft.

Ricken braucht eine Umfahrung und aufgrund der umliegenden Schutzgebiete kommt nur eine längere Tunnelvariante (Variante A) in Frage. Verschliessen wir also nicht die Augen, sondern schaffen eine durchgängige und taugliche Lösung, ohne Nadelöhr, für die gesamte Strecke.

Verein Zukunft Ricken

Ruedi Rüegg, Medienverantwortlicher