

Warum ein langer Tunnel unter dem Ricken zu langen Diskussionen führte

Sie lassen nicht locker: Am Informationsanlass zum Ausbau der Rickenstrasse nahmen auch viele Kantonsrätinnen und Kantonsräte teil. Dabei machten sich vor allem von einer Partei die Vertreterinnen und Vertreter für einen Langtunnel stark.

von Alexandra Greeff

Er heisse Kaufmann und sei nicht Kantonsrat: Mit dieser Einführung löst ein Mann am Mittwochabend Lacher aus. Denn er spricht damit an, wie zahlreiche Kantonsrätinnen und Kantonsräte am Informationsanlass zur Rickenstrasse vertreten sind und wie stark diese die anschliessende Frageunde dominieren. Doch auch viele sonstige betroffene Einwohnerinnen und Einwohner sind der Einladung des kantonalen Tiefbauamts gefolgt.

Peter Hüppi, Gemeindepräsident, kann so im Gemeindesaal Gommiswald rund 80 Interessierte begrüßen. «Dass so viele Kantonsrätinnen und Kantonsräte den Weg hierher gefunden haben, zeigt, dass es um ein wichtiges kantonales Projekt geht», sagt er. Kantonsingenieur Marcel John fasst zusammen, worum es an diesem – mittlerweile fünften – Informationsanlass zur Rickenstrasse geht: «Am Informationsanlass in Wattwil Ende 2023 erhielten wir einige Rückmeldungen zu den Variantenbewertungen. Wir haben uns bemüht, diese weiter zu vertiefen.»

An diesem Mittwochabend zur Diskussion steht ein weiteres Mal die Idee eines 11 Kilometer langen Tunnels zwischen Neuhaus und Wattwil. Ebenso eine neue, modifizierte Umfahrungsvariante für Ricken (auf der Karte O1b mod). Gemäss Vorschlag führt diese als Tunnel im Norden des Dorfs vorbei.

John bezieht sich in seinen Ausführungen zum Langtunnel unter anderem auf die kürzliche Antwort der St.Galler Regierung auf eine Interpellation von mehreren SVP-Kantonsräten («Linth-Zeitung» vom 21.Mai). «Diese entspricht den von uns aufgearbeiteten fachlichen Grundlagen», so John. Grund, warum die Langtunnelvariante nicht weiterverfolgt werde, sei vor allem die Unverhältnismässigkeit. «Selbst im allerbesten Fall müssten wir für die Umsetzung inklusive Sicherheitsstollen mit Investitionskosten um 1,5 Milliarden Franken rechnen.» Das

Ricken – Ausgangslage der Zusatzvariante

Grafik: Tiefbauamt Kanton St. Gallen



Engagiert: Interessierte diskutieren in Gommiswald eine unterirdische Umfahrung für Ricken (O1b mod). Kostenpunkt: rund 150 Millionen Franken. Bilder Alexandra Greeff / zVg



sei unrealistisch hoch und stehe in keinem Verhältnis zum Nutzen. «Bei dieser Grössenordnung müsste zudem das ganze Finanzierungssystem für Strassen überdacht werden.»

«Schneidet deutlich schlechter ab»

André Bucher, Projektleiter im Tiefbauamt, führt die Vor- und Nachteile der neuen unterirdischen Entlastungsvariante für Ricken aus (O1b mod). Mit Rücksicht auf das Moorgebiet, das Smaragd-Gebiet sowie beispielsweise Gewässerzonen führt diese unterirdisch im Norden des Dorfs vorbei. Die Variante sei genehmigungsfähig, wie Bucher sagt. Allerdings müsse im Bereich des Bachs eine längere Linienführung gewählt werden, um das Gefälle zu meistern. «Und je länger der Tunnel, desto höher sind die Kosten», erklärt Bucher.

«Selbst im allerbesten Fall müssten wir mit Kosten von 1,5 Milliarden Franken rechnen.»

Marcel John
Kantonsingenieur

Für den örtlichen Verkehr bringe die Variante keine wesentlichen Veränderungen. Dafür seien die technischen Risiken höher, ebenso die Klimabelastung, weil mehr Kilometer zurückgelegt werden müssten. «Unter Berücksichtigung aller Parameter schneidet die modifizierte Variante deutlich schlechter ab in der Bewertung als die ursprüngliche Variante O1b», schliesst Bucher.

In der anschliessenden Diskussion melden sich vor allem Kantonsrätinnen und Kantonsräte zu Wort. SVP-Kantonsrat Christian Vogel etwa plädiert nochmals für einen Langtunnel. «Offenbar ergibt sich wegen der Schutzgebiete keine schlaue Lösung. Ich möchte mich deshalb nochmals für den Langtunnel starkmachen», sagt er. In eine ähnliche Richtung zielt die SVP-Kantonsrätin Hedy Furer-Ulrich (Bollingen): «Der Preis steht an zweiter Stelle.»

Cornel Blöchliger, ebenfalls Kantonsrat der SVP-Fraktion, erkundigt sich nach der Methodik bei den Verkehrszählungen. «Habt ihr verschiedene Messungen gemacht und dabei die Jahreszeiten und sonstige Umstände berücksichtigt, sodass Fehler ausgeschlossen werden können?»

SVP bleibt dran

Eine andere Position vertritt Kantonsrätin Franziska Steiner-Kaufmann (Mitte). «Wir haben heute viele zusätzliche Informationen erhalten, die uns vorher fehlten. Vor diesem Hintergrund ist es im Sinne der Bürgerinnen und Bürger, einen haushälterischen Umgang mit den Ressourcen im Auge zu behalten», macht sie geltend.

Andere Stimmen wollen wissen, ob die einzelnen Teilstücke des Projekts beim Bewilligungsverfahren aneinandergekoppelt sind. Ob sich die Naturschutzzonen verschieben lassen. Oder ob Landwirtschaftsland verloren geht durch die Umfahrungen. Ein Anwesender richtet sich gar vorwurfsvoll an Peter Hüppi. «Der Verkehr in Gommiswald nimmt massiv zu. Wie können Sie das verantworten?», fragt er. Dieser kontert: «Wenn Gommiswald zusätzlichen Verkehr hat, dann vor allem durch das eigene Wachstum.»

John und Bucher bestreiten die Diskussion gemeinsam. «Der Langtunnel wäre der zweitlängste Tunnel der Schweiz und sehr teuer», betont John. «Hinzu kommen laufende Betriebskosten.» Land gehe durch die vorgestellten Varianten nicht wesentlich verloren.

Wie Bucher deutlich macht, steht hinter den erhobenen Verkehrszahlen ein Riesenaufwand. «Wir können dabei nicht nur vom Ist-Zustand ausgehen, sondern müssen aufgrund von Siedlungsentwicklungsprognosen anstellen.» Und nein, eine Verschiebung von Naturschutzzonen sei nicht einfach so möglich. Das liege nicht in der Kompetenz des Kantons. Ebenso wenig die Steuerung des Verkehrs durch LSVA-Abgaben.

Laut John wird das Tiefbauamt als Nächstes den weiteren Entscheidungsprozess definieren. Dabei würden die betroffenen Gemeinden, Regionen, politischen Parteien und Interessensgruppen eingebunden.