

# Rickenstrasse

Von der Vergangenheit in die Zukunft

Aus aktuellem Anlass zusammengestellt von Andreas Ricklin, Wattwilerstrasse 18 8726 Ricken im Juni 2024

# 1. Geschichte Ricken

## Rickenpass

Version vom: 16.03.2017

Autor: Hans Büchler

Ein Passübergang (792 m.ü.M), der das Linthgebiet mit dem Toggenburger Thurtal verbindet. Der Ricken wird erstmals 1471 im Grenzbescrieb zwischen dem Toggenburg und Uznach erwähnt. Bereits im 9. Jh. wurden zur Verwaltung von St. Galler Klosterbesitz in der Linthgend um Uznach Wegübergänge vom Linthgebiet ins Thurtal benutzt. Zu deren Sicherung erfolgte 1228 die Gründung der Städtchen Lichtensteig und Uznach. 1438 wurden Uznach und Gaster Untertanengebiet von Schwyz und Glarus, das Toggenburg gelangte 1468 an die Fürstabtei St. Gallen. Nach der Reformation bildete der Ricken die einzige sichere Verbindung zwischen der Fürstabtei St. Gallen und der kath. Innerschweiz. Handels- und Wallfahrtswege führten über den Schönenberg (Gemeinde Wattwil) entlang dem Regelstein direkt nach Ernetschwil und Schmerikon. Ein weiterer Weg entsprach weitgehend der heutigen Strasse von Wattwil ins Steintal und über die hohe und hintere Laad nach Walde und Rüeterswil (Gemeinde Eschenbach). 1653 verhandelte der Abt von St. Gallen mit Wattwil über den Ausbau einer Karrenstrasse zur Umgehung des Umschlagplatzes Zürich. 1689 erarbeitete Landweibel Josef Germann einen Projektplan. Der Ausbau der strategisch und wirtschaftlich für die kath. Eidgenossenschaft wichtigen Rickenstrasse wurde, weil Wattwil die nötigen Frondienste verweigerte und Zürich sich in dieser Angelegenheit als Schutzherr der Toggenburger gebärdete, zum ersten Anlass für die Toggenburger Wirren (1699-1712) bzw. den Toggenburgerkrieg (2. Villmergerkrieg, 1712). Erst 1788 wurde die Strecke Schmerikon-Ricken ausgebaut und 1834 das Teilstück über Gommiswald (Gauen) ergänzt. Abt Beda Angehrn liess 1786-92 den Anschluss Wattwil-Ricken erstellen. Ergänzend wurde 1832 die Strecke von Rapperswil (SG) fertiggestellt und 1830-34 jene von Wattwil zum Ricken ingenieurtechnisch verbessert, wodurch die heutige Linienführung komplett war. Nach 1800 nahm die Postkutsche über den Pass ihren Betrieb auf. Unter dem Ricken bzw. zwischen Wattwil und Kaltbrunn verläuft der 1910 eröffnete Eisenbahntunnel. Die Strasse über den Ricken dient als Zubringer zur A1 und A3.

Erstmals wird der Name Ricken 1471 erwähnt, nachdem das Toggenburg mit dem Ricken der Fürstabtei St.Gallen zugeschieden worden war. Obwohl schon seit dem 8. Jahrhundert nachweislich Verkehr über den Ricken bestand, wurden erst 1653 Verhandlungen über den Bau einer Karrenstrasse aufgenommen. Die beiden Parteien St.Gallen und Schwyz, die damals die Kontrolle über Uznach und Gaster hatten, konnten sich aber nicht einigen. Auch der Toggenburgerkrieg brachte keine Einigung. Erst 1786, als der Toggenburgerrat beschloss, eine Fuhrwerkstrasse über den Ricken zu errichten, trat Ruhe ein.

Zur selben Zeit, also 1783, wurde mit dem Bau einer Kirche begonnen, die die seelsorgerische Betreuung der verstreut lebenden Bauernfamilien bedeutend verbesserte. Dank der neuen Strasse begann das Geschäft mit der Rast und den Übernachtungen zu florieren. Die stetig wachsenden Transportbedürfnisse regten die Rapperswiler 1826 zum Bau einer neuen Landstrasse von Rapperswil nach Wattwil an. Dort wo die beiden Hauptstrassen sich kreuzten, entstand das Dorf Ricken. Acht Gaststätten und Herbergen standen in und um Ricken. Die gut ausgebauten Strassen ermöglichten einen regen Postkutschenbetrieb, der 1835 sogar mehr Passagiere führte als die Eisenbahnlinie St.Gallen–Zürich.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Planung einer Eisenbahnlinie von Wattwil nach Rapperswil in Angriff genommen. Die anfänglichen Hoffnungen der Rickner auf eine Eisenbahnlinie über den Ricken wurden aber mit dem Rickentunnel von Wattwil nach Kaltbrunn zerstört. Die Ära der Postkutschen war wegen des neuen Tunnels vorbei. Die Postautolinie Uznach–Gommiswald–Ricken–Wattwil sicherte die Anbindung der Bewohner an den öffentlichen Verkehr. Neben den Gastbetrieben entwickelte sich eine bescheidene Gewerbetätigkeit mit Sandsteinen und Torf.

Die Haupteinnahmequelle blieb die Landwirtschaft.

Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ricken#:~:text=Erstmals%20wird%20der%20Name%20Ricken,den%20Bau%20einer%20Karrenstrasse%20aufgenommen.>

# Bau der Rickenstrasse

**1784 – 1788**

Der Übergang über den Ricken war schon zur Zeit der Herrschaft der Toggenburger von wesentlicher Bedeutung. Der alte Passweg führte von Schmerikon (Endstation des Schiffsverkehrs) bei St. Josef vorbei, durch das Täli über Ernetschwil und Schwarzholz zum Bildhaus, ging also am Städtchen Uznach vorbei. Er bildete auch die alte Pilgerstrasse nach Einsiedeln. Daneben bestand aber ein Weg vom Städtchen über Gommiswald-Uetliburg zum Bildhaus.

Die Proviantssperre, die Zürich im Alten Zürichkrieg und im Kappelerkrieg verhängte, liess erkennen, wie wichtig eine gute Verbindung von Schwyz über die Linthebene und den Ricken nach St. Gallen war. Gegen Ende des Jahrhunderts kam es dann doch zum Bau. Die Burgerschaft setzte sich 1779 und erst recht 1784 mit Nachdruck für die Interessen Uznachs ein und machte das Angebot, die Strasse von der äusseren Brücke über den Aabach bis zum oberen Tor und von dort über die Rüti auf eigene Kosten zu erstellen und in Stand zu halten. Mit dem Bau wurde sofort begonnen und im Juni 1788 konnte die Strasse abgenommen werden.

Für Uznach selbst hatte die Zunahme des Strassenverkehrs eine unvermeidbare aber bedauerliche Folge. Das untere Tor wurde 1829 abgebrochen und lieferte Baumaterial für das Schulhaus (Tönierhaus), der Abbruch des oberen Tores erfolgte im Jahre 1834.

Der Ausbau der Rickenstrasse machte sich bezahlt für die Entwicklung des Postverkehrs. Uznach war schon vorher ein wichtiger Knotenpunkt.

Mit der Eröffnung der Bahnlinie Rapperswil-Uznach-Weesen ging dann der Postverkehr stark zurück. Immerhin blieb noch die Strecke Uznach-Wattwil, die bis zur Inbetriebnahme der Rickenbahn im Jahre 1910 mit den malerischen Vierspänner-Wagen bedient wurde.

## 2. Diesmal hoffentlich friedlich!

Vor ca. 370 Jahren:

1653 Die ersten Verhandlungen über den Bau einer Karrenstrasse über den Ricken wurden aufgenommen.

In der Zwischenzeit: Wurde getagt, verhandelt und gestritten, bis ein Krieg entstand. Jeder bestand auf seiner Meinung. Nachgeben? Fremdwort!

1699 - 1712 13 Jahre dauerte der sogenannte Toggenburgerkrieg, entstanden wegen der Rickenstrasse und brachte auch keine Einigung.

Viele Jahre später:

1786kehrte endlich Ruhe ein, der Bau der Rickenstrasse konnte endlich beginnen.

Gut 50 Jahre später:

1834 Das Strassen-Puzzle war fertiggestellt. Die heutige Rickenstrasse entspricht immer noch der damaligen Linienführung.

Ca. 190 Jahre später:

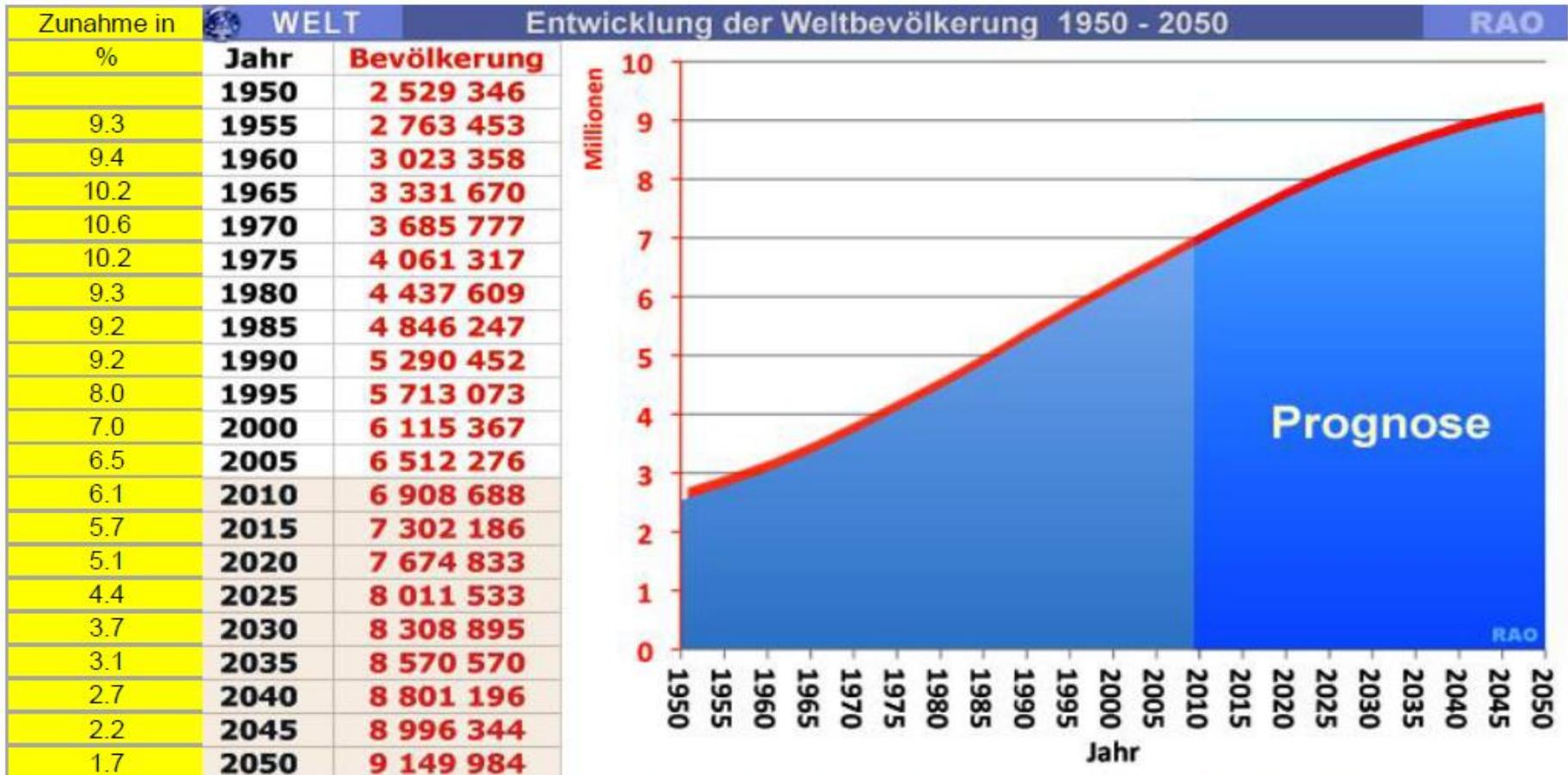
2024 Es wird Zeit, eine der Verkehrsentwicklung entsprechende, sinnvolle, langwährende Strassen-Verbindung vom Toggenburg nach See & Gaster zu realisieren.

**Allen Leuten Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann!**

Ist aber auch kein Freipass für "Nur meine Meinung zählt". Lösungen müssen her, das zählt!

**Hoffen wir, dass das Projekt Rickenstrasse diesmal keinen Krieg auslöst und etwas weniger lang für die Planung und Ausführung gebraucht wird.**

# 3. Entwicklung der Weltbevölkerung



Quelle: UN - Department of Economic and Social Affairs, Population Division, März 2009

Bericht 2008

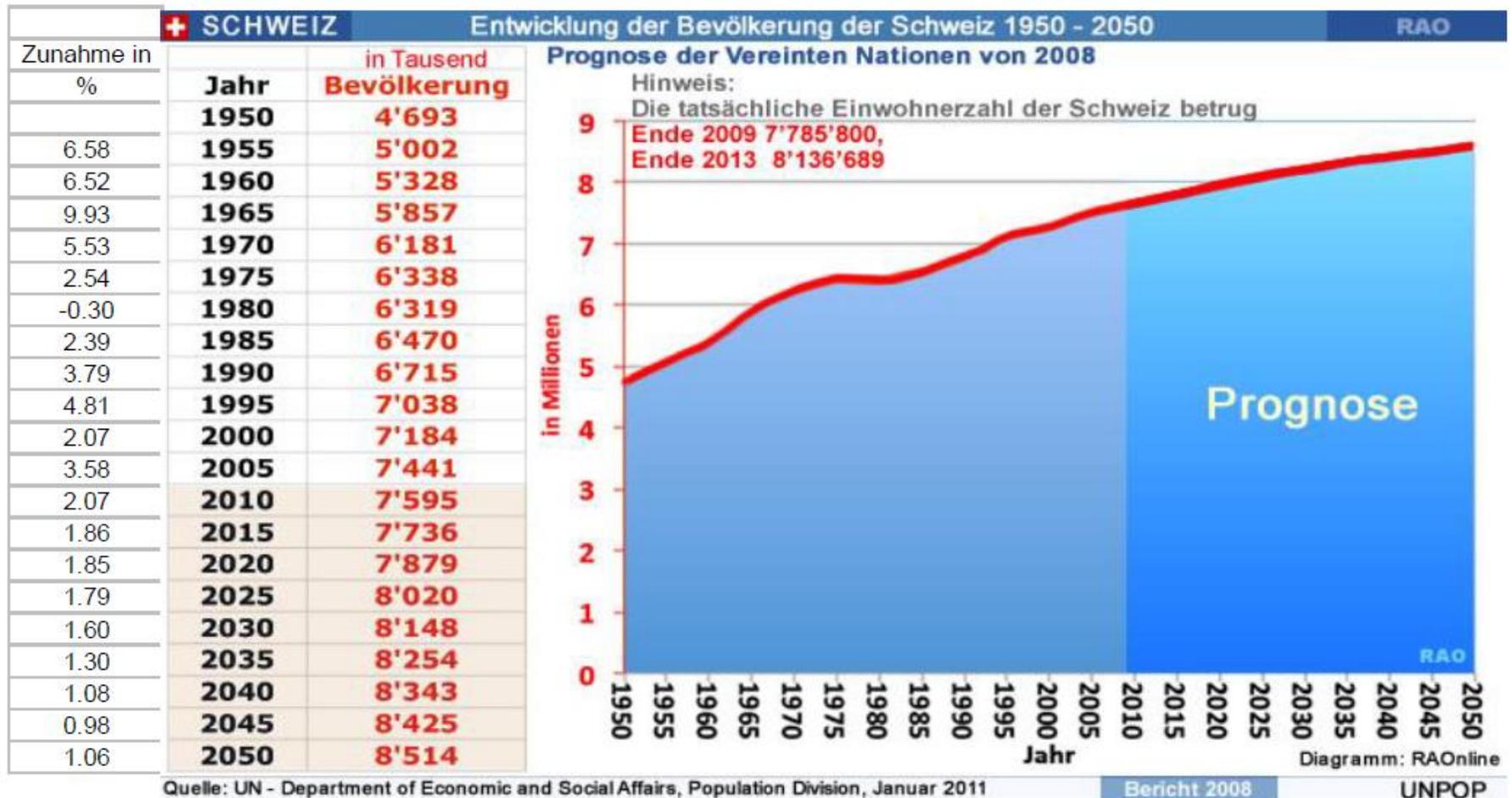
UNPOP

<https://www.raonline.ch/pages/edu/st3/wopop0901.html>

Stand am 02.06.2024: 8'190'968'000

<https://countrymeters.info/de/World>

# 4. Entwicklung der Schweizer Bevölkerung



<http://www.raon.ch/pages/edu/ur3/chstat02a5a01a.html>

Stand am 02.06.2024:

9'074'816

[https://countrymeters.info/de/Switzerland#:~:text=Schweiz%20\(Confoederatio%20Helvetica\)%3A%20Demografie%202023&text=Januar%202024%20wurde%20die%20Bev%C3%B6lkerung,8.927.007%20Einwohnern%20im%20Vorjahr.](https://countrymeters.info/de/Switzerland#:~:text=Schweiz%20(Confoederatio%20Helvetica)%3A%20Demografie%202023&text=Januar%202024%20wurde%20die%20Bev%C3%B6lkerung,8.927.007%20Einwohnern%20im%20Vorjahr.)

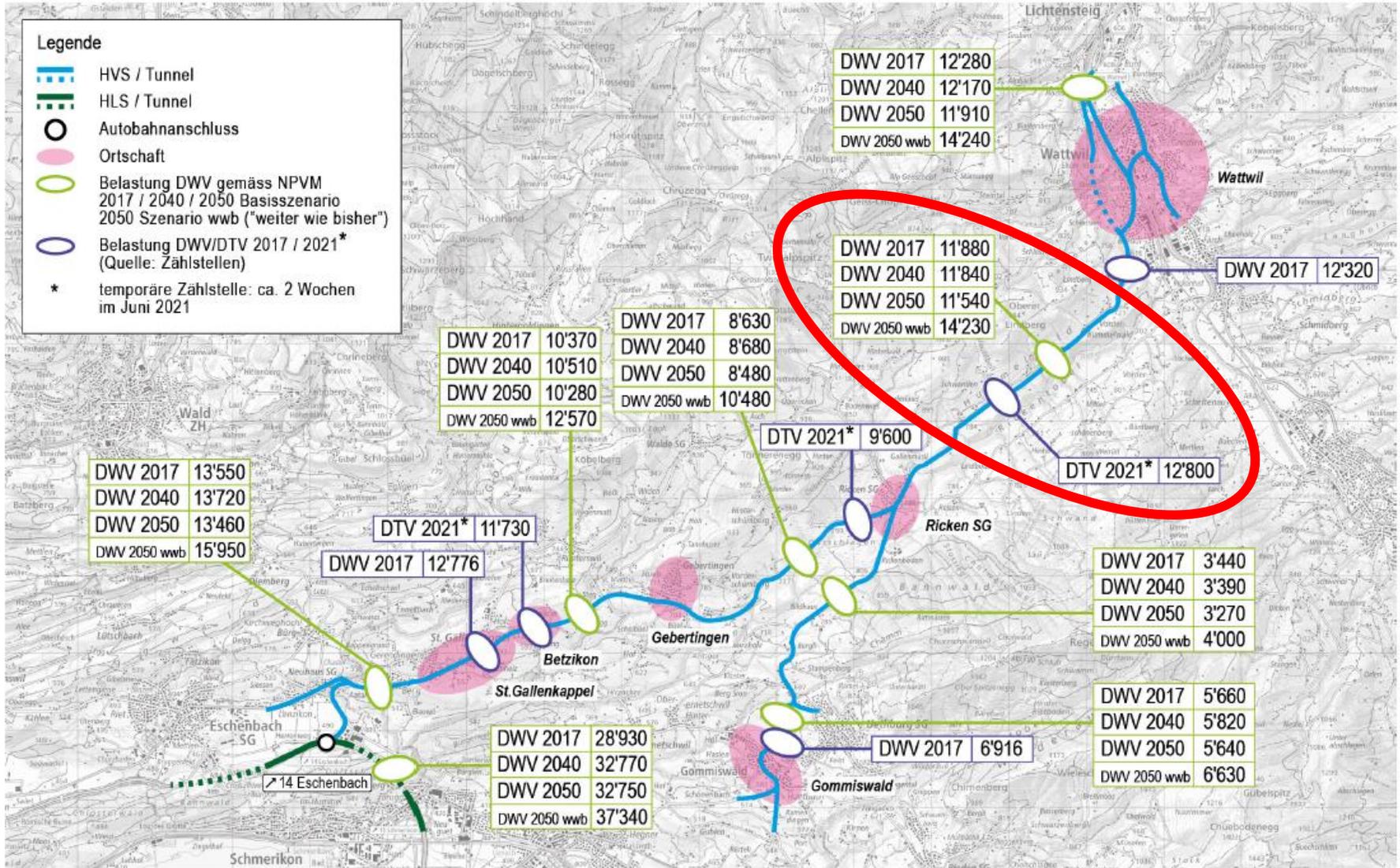
# 5. Verkehrsentwicklung Rickenstrasse

permanente Messstelle Hummelwald.

Jahr	Jahresmittel pro Tag	Tägliche Zunahme	Jährliche Querschnittsbelastungen	Datum	Ereignis
1996	8'323		3'046'150	1983	Eröffnung Umfahrung Neudietfurt-Flooz
1997	8'640	317	3'153'567	1993	Eröffnung Umfahrung Neudietfurt-Flooz
1998	8'797	157	3'210'766		
1999	8'877	80	3'240'057		
2000	9'126	249	3'340'335		
2001	9'245	119	3'374'447	01.01.2001	Einführung LSVA
2002	8'994	-251	3'282'797		
2003	9'205	211	3'359'838	01.10.2003	Eröffnung A53 Jona - Schmenikon
2004	9'837	632	3'600'234		
2005	9'878	41	3'605'455	01.01.2005	1. LSVA-Erhöhung
2006	10'192	314	3'719'977	2006	Eröffnung Umfahrung Bazenheld
2007	10'476	284	3'823'808		
2008	10'487	11	3'838'080	01.01.2008	2. LSVA-Erhöhung
2009	10'870	383	3'967'635		

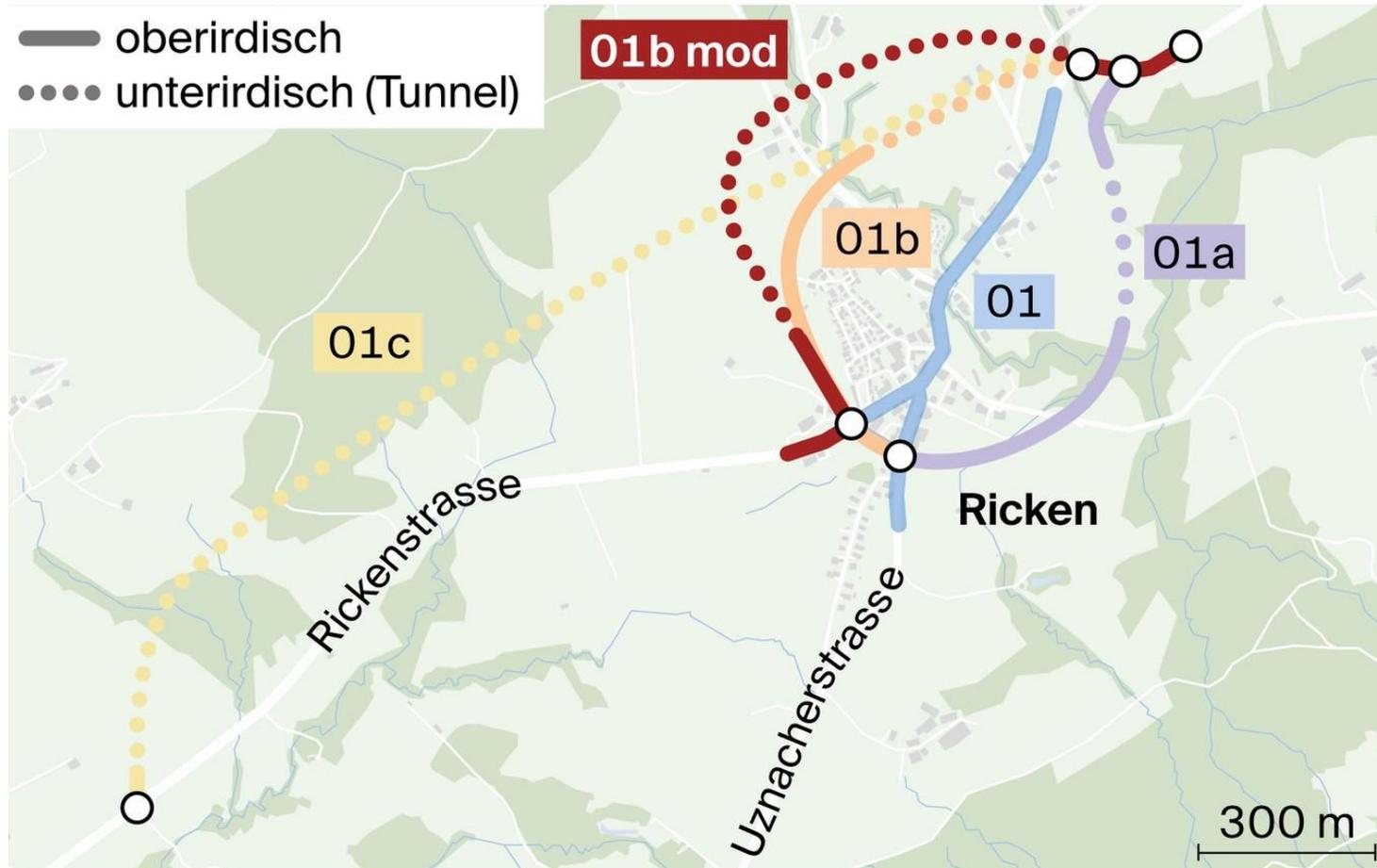
Jahr	Jahresmittel pro Tag	Tägliche Zunahme	Jährliche Querschnittsbelastungen	Datum	Ereignis
2010	10'779	-91	3'934'492		
2011	11'294	515	4'122'474		
2012	11'133	-161	4'074'680		
2013	11'242	109	4'103'184		
2014	11'583	341	4'227'686		
2015	11'794	211	4'304'836		
2016	11'846	52	4'335'525		
2017	11'966	120	4'367'413	01.01.2017	3. LSVA-Erhöhung, 1. Abklassierung Eurostufen
2018	12'398	432	4'525'328		
2019	12'241	-157	4'467'812		
2020	11'928	-313	4'365'524	2020	Eröffnung Umfahrung Bütschwil
2021	12'714	786	4'640'601	01.07.2021	4. LSVA-Erhöhung, 2. Abklassierung Eurostufen
	52.76%	4'391		2020-2022	Corona-Pandemie
	Zunahme 1996 bis 2021				
Quelle:	<a href="https://www.sq.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html">https://www.sq.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html</a>				
Neuere Zahlen sind noch nicht veröffentlicht!					

**Bevölkerungszunahme  
=  
Verkehrszunahme**



# 6. Kantonale Projekt-Vorschläge

## 01b mod ist die modifizierte Variante



Quelle: OSM, Lizenz Odbl 1.0/Karte: let



# 7. Fazit

## **Fazit der Infoveranstaltung vom 29. Mai 2024 im Gemeindesaal Gommiswald bezüglich Rickenstrasse.**

1. Die Varianten O1, O1a, O1b, O1b mod sind nicht sinnvoll, da sie auf der Westseite immer noch in einem äusseren Dorfteil enden.
2. Bei O1b und O1b mod müsste auf der Westseite ein Lichtsignal oder ein Kreisel den Verkehrsstrom leiten, da der Verkehr von Wattwil nach Gommiswald sich mit dem Verkehr von Neuhaus nach Wattwil kreuzt - ergibt Stau und ist bei O1b mod gefährlich, da der Rückstau im Tunnel wäre. Bei einem Kreisel wäre wahrscheinlich Schelbert's Garage im Wege und wie gesagt es wären nur  $\frac{3}{4}$  von Ricken umfahren.
3. O1c ist bekanntlich nicht machbar, da dunkelrotes Gebiet unterfahren würde.
4. O1a hätte ähnliche Probleme wie die Varianten O1b und O1b mod.
5. Ein Radstreifen Ricken - Wattwil ist völlig sinnlos, da die Velos gemütlicher über den Schönenberg geleitet werden können - das ist auch jetzt schon so, da kein normaler Biker die gefährliche Strecke über den Hummelwald in Angriff nimmt.
6. Eine Dorfumfahrung die nur  $\frac{3}{4}$  des Dorfes betrifft ist doch keine Lösung für die Bewohner des Dorfes.
7. Die ideale Umfahrung wäre die Verlängerung von O1b mod um den Hügel Büel herum mit der Einmündung in die Rapperswilerstrasse zwischen dem Büelweg und der Linkskurve vor der Schümbergstrasse mit einer Verbindung in die Uznacherstrasse. Dies ist sicher nicht bewilligungsfähig, da das Gebiet als Schutzzone klassiert ist. Im weiteren wäre es ideal für die Dorfbevölkerung auf dem Ricken, jedoch nicht für den Hummelwald, Gebertingen, Betzikon, St. Gallenkappel, Ueliberg, Gommiswald und Uznach.

Daraus ergibt sich, dass keine dieser Varianten etwas bringt und wahrscheinlich auch nie realisiert wird oder werden kann - es bleibt also nur die lange Tunnellösung. Statt x-Einzelumfahrungen bringt ein Tunnel eine Lösung für alle Bewohner der Region.

Das grösste Problem ist der Schwerverkehr. Dieser hat zugenommen, da gescheite Leute "just in time" erfunden haben und die Produzenten keine Lagerware mehr haben. Die Strasse ist zu einem rollenden Lager geworden...

Dies hat zwar die Produktionskosten gesenkt, aber auch zu einer Zunahme des LKW - Verkehrs geführt. Die Umwelt ist dadurch gelinde gesagt auch nicht besser geworden. Zu was das führen kann, hat man während Covid-19 gesehen, plötzlich waren die Lieferketten unterbrochen.

Dass wir Rickner dies nicht umkehren können ist mir auch klar, aber es sollte wenigstens versucht werden, die negative Seite des LKW-Verkehrs zu reduzieren.

Dies könnte man mit einer höheren LSVA - Abgabe über den Ricken lösen oder die LSVA-Preise auf Autobahnen deutlich senken, dass die LKW's möglichst auf der Autobahn bleiben und Abkürzungen nicht mehr lukrativ sind. Den Regionalen Transporteuren könnte mit tieferem LSVA-Tarif entgegen gekommen werden.

Vorteil: Wäre schnell möglich und kostet nichts.

Eigentlich braucht es eine Entlastungsstrasse zwischen dem Toggenburg und dem Linthgebiet. Ob unterirdisch oder überirdisch sei dahingestellt.

Wir haben den Lärm, Feinstaub, Gestank und das Unfall-Risiko.

Da der Ricken-Bahntunnel regelmässig saniert werden muss, wird er jeweils für einige Wochen gesperrt. Dann fahren Bahnersatz-Busse über den Ricken. (täglich ca. 80 Convoy's). In solchen Situationen nehmen einige Pendler den PW statt den ÖV.

Als zweites wäre ein Jahrhundert - Projekt zu planen mit einem Tunnelsystem Ulisbach mehr oder weniger entlang dem SBB Tunnel nach Kaltbrunn und dann zusammenschliessen mit der Umfahrung Uznach und der A15 im Linthgebiet.

Vorteil:

1. Verkehrstechnische Lösung für die ganze Region
2. Möglichkeit für gleichzeitigen Bau eines 2. SBB Geleises
3. Gemeinsamer Sicherheitsstollen Bahn / Strasse.
4. Cargo sous terrain wäre auch möglich
5. Stromleitungen könnten auch durch dieses System geführt werden.
6. Wintersichere Verbindung.
7. Könnte auch als Schutzanlage im Kriegsfall genutzt werden
8. Fernwärme und oder Geothermie - Nutzung
9. Der Langsamverkehr (Landwirtschaft, Velo) über den Ricken wird sicherer.
10. Die Geologie sollte bekannt sein, wenn nicht kann sie im jetzigen Tunnel studiert werden.

Durch diese vielfältige Nutzung könnten die Kosten aufgeteilt werden.

Vergessen wir den Verkehrsteilnehmer nicht: Das sind diejenigen, die die Strassensteuern, Gebühren, Bussen usw. den Kantonen abliefern.

Die LSVA hat den LKW-Verkehr über den Ricken massiv gesteigert. Und deren Gelder gehen an den Bund. Aus diesem Grund sollte der Bund mit diesen LSVA-Geldern eine gute Lösung für den Verkehr vom Toggenburg ins Linthgebiet unterstützen.

Die Umfahrungen von Wattwil bis Wil und die A 15 haben uns sehr starken Mehrverkehr gebracht. Der Bund und die Kantone haben doch sicher schon lange Gesamt-Verkehrs-Konzepte oder wird nur da etwas «geflickt», wo alle Stricke reissen?

Alle Verkehrsteilnehmer wollen möglichst sinnvolle Strassenführungen und nicht durch Dörfer und Weiler fahren. Es hat einfach zu viel Durchgangsverkehr zwischen dem Toggenburg und dem Linthgebiet und nimmt uns die Strassen für den Regionalverkehr weg.

Unsere Vorfahren hatten Visionen. Sie haben mit primitivsten Mitteln die Gotthardbergstrecke, den Rickentunnel für die Bahn gebaut, haben Bahnen auf die Rigi, den Pilatus, die Jungfrau, über die Bernina usw. gebaut. Selbst eine Mini Porto Alpina (Zugang über Treppen in den Bahntunnel unter dem Ricken) haben sie sich angedacht...

Lasst diesen Geist wieder erwecken und macht etwas, das der ganzen Region einen Nutzen bringt...

**4** WIEN-LONDON  
RICKEN.

**5**

**3**

**2**

**10**

**9**

**11**

**12**

1. Eingang zum grossen Rickentunnel. Anschluss an alle durchgehender Züge. Erster schweizer. Tunnel, bei dem wegen Anbohrung und Entzündung von Gas die Arbeit mehrere Monate eingestellt werden musste.
2. Drahtseilbahn nach Regelstein. (Aktien sind noch zu haben.)
3. Station Rieumaren, prächtiger Aussichtspunkt. Sommer und Winter garantiert frische Luft.
4. Beliebige Weiterbeförderung per lenkbarem Luftschiff à la Zeppelin.
5. Gasableitungskamin vom Rickentunnel mit Regulierstation (neue Beamtenstelle).
6. Molkenkuranstalt und Pension Brunner, ausgedehnte Tannenwäldungen und schattige Spaziergänge.
7. Berühmter Sandsteinbruch mit Hoehgerüst.
8. Goldstaubhaltige Kiesgrube (Staatsbetrieb).
9. u. 12. Massenquartier für Sommertrischler.
10. Kurhaus und Bäder, reelle Getränke. Spezialität Heidelbeerwein und Torfwasserliqueur.
11. Hochschule (ca. 800 m ü. M.)

*Gruss aus Ricken* (mit seinen Projekten als zukünftiger Luftkurort)