

Interpellation Vogel-Bütschwil-Ganterschwil / Louis-Nessler / Gerig-Mosnang (5 Mitunterzeichnende) vom 21. Februar 2024

## **Ricken-Strassentunnel und Autobahnanschluss fürs Toggenburg – jetzt!**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 7. Mai 2024

Christian Vogel-Bütschwil-Ganterschwil, Ivan Louis-Nessler und Mirco Gerig-Mosnang stellen in ihrer Interpellation vom 21. Februar 2024 verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem im Jahr 2023 durchgeführten Mitwirkungsverfahren des kantonalen Tiefbauamtes zum «Variantenstudium Rickenstrasse». Insbesondere erkundigen sie sich nach den Möglichkeiten eines Ricken-Strassentunnels zwischen Wattwil und Neuhaus.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Auftrag des Kantonsrates aus dem im Jahr 2018 beschlossenen 17. Strassenbauprogramm lautet für die Rickenstrasse wie folgt: «Der Ricken gehört bereits heute zu den meistbefahrenen Kantonsstrassen. Mit der Fertigstellung der Umfahrungen Bütschwil und Wattwil bis im Jahr 2022 ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Rickenstrasse ab Abzweiger Neuhaus bis Wattwil Brendi zu rechnen. Es ist eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung für verschiedene Varianten zur Sanierung oder Korrektur der Rickenstrasse auf dem ganzen Abschnitt auszuarbeiten. Dabei sind insbesondere auch flankierende Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten vorzusehen. Mit dem Vollanschluss der Rickenstrasse in der Brendi Wattwil an die Umfahrungsstrasse Wattwil ist eine Bypass-Lösung zu realisieren.»

Obwohl der Auftrag im 17. Strassenbauprogramm den Betrachtungsperimeter mit der bestehenden Rickenachse bezeichnet, wurden in einer ersten Phase auch Langtunnellösungen mitunter-sucht, um ein umfassendes Variantenspektrum aufzuzeigen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Mit einem Ricken-Langtunnel zwischen Wattwil und Neuhaus würde zwar eine Entlastung der Dörfer an der Rickenachse eintreten. Das Mass der Entlastung liegt allerdings weit unter dem Entlastungspotenzial von lokalen Umfahrungslösungen, da nur übergeordneter Verkehr zwischen der Linthebene und dem Toggenburg den Langtunnel nutzen kann. Der nicht zu unterschätzende lokale Verkehr würde weiterhin auf die Achse über den Ricken angewiesen sein. Die konkreten Entlastungswirkungen eines Langtunnels (Ricken: –50 Prozent; Betzikon: –61 Prozent; St.Gallenkappel: –47 Prozent) und von lokalen Umfahrungen (Ricken: –84 Prozent; Betzikon: –84 Prozent; St.Gallenkappel: –65 Prozent) auf die Dörfer wurden im Rahmen des Variantenstudiums basierend auf Verkehrsmodellen ermittelt.

Da die Verkehrssicherheit wesentlich von den Verkehrsmengen abhängig ist, kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der reduzierten Entlastungswirkung mit einer Langtunnellösung die Verkehrssicherheit innerorts nicht in gleichem Masse gesteigert werden kann, wie mit den lokalen Umfahrungen. Darüber hinaus weisen offene Ausserortsstrecken verglichen mit Tunnelabschnitten eine tiefere Unfallrate aus. Bei grösseren Havarien (z.B. Bränden) bergen insbesondere längere Tunnelbauten ein schwer kalkulierbares Restrisiko.

2. Da mit einem Ricken-Strassentunnel zwischen Wattwil und Neuhaus immer noch ein erheblicher Anteil des Verkehrs über die bestehende Rickenstrasse fahren würde, könnten die in der Interpellation aufgeführten Nachteile der Rickenstrasse nur bedingt behoben werden. Aufgrund der Situation, dass der Rickenstrasse auch mit einem Ricken-Langtunnel eine übergeordnete Verbindungsfunktion zukommen würde, müssten die Nachteile (Unfallschwerpunkt, heikle Winter-Situation, Unverständnis für landwirtschaftlichen Verkehr, Sicherheitsprobleme für den Fuss- und Langsamverkehr, Lärm, Littering und Pneu-Abrieb), wenn auch in einer geringeren Priorisierung, trotzdem angegangen werden.
3. Mit einem Ricken-Strassentunnel zwischen Wattwil und Neuhaus könnte nur auf die beiden Umfahrungen St.Gallenkappel-Betzikon und Dorf Ricken verzichtet werden, wenn auch – wie in Ziff. 1 erwähnt – mit einer geringeren Entlastungswirkung in den Ortskernen. Auf bauliche Massnahmen auf den heutigen Achsen, wie z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte, kann damit nicht verzichtet werden. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde auch untersucht, ob und allenfalls wie sich die Massnahmen an der Rickenstrasse und der Regionalen Verbindungsstrasse A53–Gaster (RVS) gegenseitig beeinflussen. Dabei konnte zwischen den beiden Vorhaben keine verkehrliche Wechselwirkung nachgewiesen werden, d.h. dass die RVS keinen Einfluss auf die verschiedenen Varianten der Rickenstrasse hat und umgekehrt. Somit könnten mit dem Ricken-Langtunnel die gewünschten Entlastungen im Raum Uznach–Schmerikon nicht erreicht werden.
4. Die Kosten für einen neuen, durchgehenden Fuss- und Veloweg über den Ricken können im jetzigen Zeitpunkt nur überschlagsmässig ermittelt werden. Ausserorts belaufen sich die Kosten grob geschätzt auf rund 12 Mio. Franken und es ist ein Landerwerb von rund 2,5 ha erforderlich. Im Innerortsbereich sind die Kosten nicht explizit der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur zuzuordnen, da diese in ein Gesamtkonzept (Betriebs- und Gestaltungskonzept) mit neuen Zuteilungen der Verkehrsflächen eingebettet sind. Wenn die Kosten für den Innerortsbereich über einen pauschalen Laufmeterpreis geschätzt werden, belaufen sich diese auf rund 8 Mio. Franken.
5. Die Zuständigkeit für die Bezeichnung des Nationalstrassennetzes liegt beim Bund. Mit dem Neuen Finanzausgleich, der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (im Jahr 2008) und dem Neuen Netzbeschluss (im Jahr 2020) bezeichnete der Bund zusammen mit den Kantonen das Grundnetz (Nationalstrassennetz) und das Ergänzungsnetz (Kantonsstrassen mit nationaler Bedeutung). Diese beiden Beschlüsse wurden langwierig politisch diskutiert und schliesslich durch die eidgenössischen Räte beschlossen.

Die Autobahn A15 führt von der A3 (Reichenburg) an die A1 (Brütiseller Kreuz). Somit wäre der Ricken-Langtunnel keine Verlängerung der bestehenden A15, sondern vielmehr ein nur einseitig ans Nationalstrassennetz angeschlossenes und somit der Philosophie der Nationalstrassen widersprechendes Strassenstück («Stumpenstück»). Weil deshalb auf Bundesebene die Erfolgsaussichten für eine Aufnahme ins Nationalstrassennetz kaum gegeben sind, insbesondere aber aufgrund der durch einen Ricken-Strassentunnel nur reduzierten Entlastungswirkung entlang der heutigen Rickenstrasse, sieht die Regierung aktuell keinen Anlass, dem Bund mit dem Vorschlag der Interpellanten einen Antrag auf eine Neubeurteilung des Nationalstrassennetzes zu stellen.