

"Ein tolles neues Betonband!" : Die Geschichte der Toggenburger Umfahrungsstrassen

Autor(en): **Sonderer, Tobias / Holenstein, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): - **(2012)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-882789>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Ein tolles neues Betonband!»

Die Geschichte der Toggenburger Umfahrungsstrassen

Seit über 60 Jahren wird im Toggenburg über Umfahrungsstrassen diskutiert. Dabei fanden sie zu Beginn eine breite Unterstützung in der Bevölkerung als Lösung des durch den Individualverkehr geschaffenen Verkehrsproblems. In den 1980er Jahren wandelte sich die Einstellung zu Umfahrungsstrassen. Seither werden solche Projekte vermehrt unter umweltpolitischen Überlegungen abgelehnt.

Tobias Sonderer / Albert Holenstein

Spätestens seit dem 13. Jahrhundert führen überregionale Strassen durch das Toggenburg; zu Beginn waren dies in erster Linie schlecht ausgebaute Pilgerwege. Nur in Lichtensteig und Wattwil, wo Wasserfluh- und Rickenpass die Zufahrt ins Toggenburg gewährleisteten, wurde schon früh für gute Strassen und Übernachtungsmöglichkeiten gesorgt. Die Strecke, die der Thur

Postkutschenstation Rössli und Post in Wattwil um 1900. Hier wurden die Pferde für den Postkutschenbetrieb über den Ricken gewechselt. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.



entlang von Wil bis ins Rheintal führt, galt hingegen bis weit ins 18. Jahrhundert als unkomfortabel. Allgemein befanden sich die Strassen in der frühen Neuzeit in einem schlechten Zustand. Sie waren eng und holprig, bei schlechtem Wetter oft morastig und mit Pferdewagen kaum befahrbar. Erst mit dem Ausbau der Heimindustrie im 18. Jahrhundert begann man auch im Toggenburg mit dem Bau von leistungsfähigen Überlandstrassen. Zwischen 1825 und 1830 wurden die letzten Strassenabschnitte zwischen Wattwil und Buchs fertiggestellt, was erstmals in der ganzen Länge die Fahrt durchs Toggenburg ermöglichte.

Bald nach dem Ausbau der wichtigsten Passstrassen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verkehrten im Toggenburg die ersten Pferdepost-Wagen. 1881 fuhr zwischen Ebnat und Buchs eine Postkutsche pro Tag, um Reisende und Postsendungen zu transportieren. Ab den 1920er Jahre stieg die Frequenz auf Toggenburger Strassen stark an, nicht zuletzt weil die Post ihre Pferdetransporte durch Postautos ersetzte. Bereits 1933 galt die Strecke als die am stärksten frequentierte PTT-Linie der Schweiz. 1944 wurde aufgrund der kriegsbedingten Rationierung von Treibstoff und Gummi für die Pneuherstellung ein Sonntagsfahrverbot für Postautos erlassen, was erstmals zum Zusammenbruch des öffentlichen Verkehrs im Obertoggenburg führte und dem Tourismus spürbaren Schaden zufügte.

Seit den 20er Jahren wurden die Toggenburger Strassen zunehmend vom Privatverkehr benutzt. Das Automobil verdrängte Kutsche und Fuhrwerk allmählich von den Strassen. Durch die Verfügbarkeit von privaten Automobilen wurde das Toggenburg zu einem Tourismusziel. Insbesondere Autobesitzer aus den nahen, industriell geprägten Städten wie Zürich, Winterthur oder St.Gallen entdeckten das Tal für Wochenendausflüge in die Natur. Hinzu kam nach dem Zweiten Weltkrieg in Kombination mit der Massenmotorisierung der Bevölkerung ein starker Anstieg der Mobilität, was die damalige Strasseninfrastruktur überforderte. Die Folge dieses Autobooms waren stehende Kolonnen an verschiedenen Stellen im Toggenburg.

Frühe Umfahrungsabsichten

Als Resultat des steigenden Verkehrsaufkommens in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts folgten erste Projekte zur Asphaltierung der damals noch weitgehend ungeteerten, staubigen Strassenzüge. Nicht zuletzt wegen der touristischen Attraktivität im Sommer und im Winter wurden die Verkehrsverhältnisse im Toggenburg, vor allem am Engpass Lichtensteig, immer prekär-



rer. Dies veranlasste 1945 die Regionalplanungsgruppe mittleres Toggenburg, Vorstudien zum Bau von Umfahrungsstrassen in Auftrag zu geben.

Bereits in einem ersten Bericht der Regionalplanungsgruppe mittleres Toggenburg werden weitausholende Umgehungsstrassen als mögliche Lösung für den wachsenden Durchgangsverkehr in den Toggenburger Ortschaften diskutiert. Als Nachteile vermerkt die Studie die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Gebiete sowie die schwierigen Terrainverhältnisse. Es wird vorgeschlagen, bei einer Umfahrungsstrasse so wenig Kreuzungen wie möglich zu bauen sowie bei den Abzweigungen der Anschlussstrassen einen guten Blick auf die umfahrene Ortschaft zu gewährleisten. Mit dieser aus heutiger Sicht seltsam anmutenden Massnahme erhoffte man sich, die durch die Verkehrsumleitung zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile für die einzelnen Dörfer zu minimieren. Im November 1948 veröffentlichte die Regionalplanungsgruppe mittleres Toggenburg erstmals Pläne mit Vorschlägen zu möglichen Linienführungen, welche dem heutigen Strassenverlauf schon sehr ähnlich sind.

Am 15. April 1955 hielt Herr Xavier Kündig, Vorsteher der TCS-Ortsgruppe Toggenburg, an einer Versammlung des

Staatsstrassen- und Brückenbau
in Wattwil im Mai 1909.
Foto: Toggenburger Museum
Lichtensteig.

Touringclubs einen Vortrag über die Strassenprobleme des mittleren Toggenburgs. Dabei betonte er die Wichtigkeit der Strassenverbindung im Toggenburg, nicht nur für die Armee, sondern auch für Einwohner und Tourismus: *Sehen wir uns einmal den Verkehr durchs Toggenburg an und berücksichtigen wir den Aufstieg aller Motorfahrzeuge in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren, so werden wir zur Überzeugung kommen, dass nur eine grosszügige Lösung im Toggenburg befriedigen kann. [. . .] Die heutige Armee braucht gute Strassen und ist heute nicht mehr wie früher an eine Bahnstrasse oder einen Fussmarsch gebunden. [. . .] Die bestehenden Strassen in Ehren, wir benötigen aber heute eine grosszügige Lösung durchs ganze Toggenburg und nicht nur ein Instandsetzen der bisherigen Strassen. Wir brauchen einen Strassenzug, welcher von den bisherigen Strassen unabhängig ist, also die Erschliessung einer ganz neuen Strasse von Wil bis Nesslau.* Weiter schlägt Kündig in seinem Vortrag vor, das Bahntrasse zwischen Wil und Nesslau zugunsten einer durchgehenden Strasse umzubauen: *In anderen Ländern ist man schon längst dazu gekommen, das Geleise wenig rentierender Bahnen abzubauen und das frei gewordene Trasse dem Autoverkehr zu überlassen. Ich empfehle nun Ihnen das Gleiche zu tun mit der Strecke Wattwil–Wil und eventuell Wattwil–Nesslau.*

Pflasterung des Schützenhaus-Ranks auf der Wasserfluhstrasse um 1930. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.



Im Verlauf der weiteren Planungen wurde aber schnell klar, dass sich aus finanziellen Gründen eine sogenannte Toggenburgerstrasse von Wil bis Nesslau oder gar bis Wildhaus nicht in einem Durchgang bauen liess. Der Regierungsrat des Kantons St.Gallen zog 1966 deshalb nur ein langfristiges Bauprogramm von mindestens 20 Jahren in Erwägung. Da der Bund zu dieser Zeit die Strecke von Lichtensteig bis Wil noch nicht subventionierte, musste der Bau dieser Streckenabschnitte auf später verschoben werden. Die Streckenabschnitte im Raum Ebnat-Kappel, Wattwil und Lichtensteig erhielten Priorität vor anderen Abschnitten. Dabei machte man besonders die Ortsdurchfahrt in Lichtensteig als verkehrstechnisches Nadelöhr aus.

Zügiges Vorankommen in Ebnat-Kappel

Als erste Gemeinde ergriff Ebnat-Kappel die sich bietende Gelegenheit. Aufgrund einer vorhergehenden Studie begann man 1962/63 mit der Planung einer Umfahrungsstrasse, die auf der östlichen Seite des Dorfes durchführen sollte. 1964 wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, das detaillierte Ausführungsprojekt zu erstellen, welches nach einjähriger Arbeit vorlag. Der St.Galler Regierungsrat genehmigte das Projekt im Januar 1966, und die Zusicherung des Bundesbeitrages von 60 Prozent der Kosten erfolgte ebenfalls noch im Frühjahr 1966. Die Projektplanung berücksichtigte zusätzlich den Ausbau der bestehenden Strasse durch das Dorf Ebnat-Kappel.

Am 2. Dezember 1969 wurde die erste Umfahrungsstrasse im Toggenburg nach dreijähriger Bauzeit eröffnet. Nach einer Begrüssung durch Kantonsingenieur Pfiffner konnte die Bevölkerung die neue Strecke mit dem Auto besichtigen. Am frühen Abend wurde die Strasse durch das symbolische Abdecken der Signalisationstafeln offiziell dem Verkehr übergeben. Die örtlichen Schulklassen und die Musikgesellschaft Harmonie begleiteten die Einweihungsfeier mit Toggenburger Liedern. Primarlehrer Ernst Gehrig hatte anlässlich der Feier ein Gedicht verfasst, in dem er nochmals an die Schwierigkeiten der Planungs- und Bauphase erinnerte sowie den grossen Nutzen für die lokale Bevölkerung hervorhob:

*Es liit es Dörfli – ganz verträumt –
im Toggenburgerländli,
vo Wald und Wese grüe umsäumt,
im schönste Sonntiggwändli.*

Doch plötzlich isch diä Rueh verbi.
Jää, 's isch fascht nöd zom sägä,
Ame Sonntig sorret jetz verbi,
fascht 18tuusig Wäge.

So chas doch müme witer goh!
Das lömmer üs nöd gfalle.
De Gmeindamme hockt is Auto ine
und fahrt pätsch uf St. Galle.

Gohd mer em säbe, de Herr Frick
isch wie en alte Bekannte.
Er kennt em Dangel sini Trick –
und chonnt mit 6 Variante.

Jetzt get's e Seilzieh, hi und her,
öb Sonne- oder Schattehalb,
und d'Buure hend's halt schüli schwer,
hend Angscht om Hof und Chalb.

Grad chonnt's em Gmeindrot no in Sii,
me sött au d'Staatsross flicke.
De guet Herr Dangel gseht's au ii
und haut's nomol zo's Fricke.

Die zwee verstönd sich iiwandfrei.
Da isch en gfreute Tag.
So hemmer – dank dem Maa vom Lei –
zwoo Flüge uf ein Schlag.

Dör's Dorf füehrt hüt e schöni Stross
mit breite Trottoir.
Drom sind mer dankbar üserem Boss
und sinere Gmeindrot-Schar.

Mit Volldampf goht's jetz a d'Umfahrig.
Bim Sprengge flügd en grosse Stei –
mangels Sprengerei Erfahrig –
grad näbet's Dangels Huus im Lei.

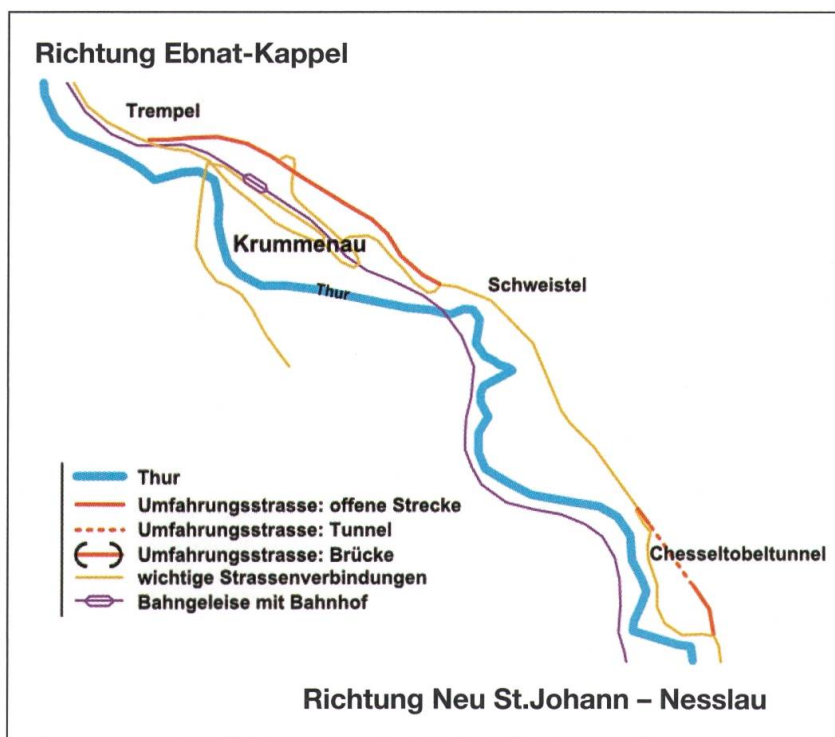
Die Sprengerei bringt recht viel Schade.
Ziegel, Fenschter gönd in Scherbe!
En Säugling gheit fascht us em Wage;
de hett bimeid gad chöne sterbe!

*Mer tanked hüt – vorab die Junge –
dene Herre do im Truubesaal.
Die Stross isch wörkli bäumig glunge.
No isch sie leider – e chli z'schmal.*

Kompromiss in Krummenau

Die Umfahrung von Krummenau sollte als Anschluss an die Umfahrungsstrasse Ebnat-Kappel gebaut werden. Das Baubüro Wattwil erarbeitete zwei Varianten: erstens die Variante «Hoch», die dem südlichen Berghang folgte, und zweitens die Variante «Parallel zur Bahn». Während Landwirte die Variante «Hoch» ablehnten, fand die Variante «Parallel zur Bahn» seitens des Einwohnervereins Krummenau Ablehnung. Nachdem von Landwirten eine dritte Variante «Hang» ebenfalls abgelehnt wurde, einigte man sich auf die Kompromissvariante «Mitte», deren Streckenführung etwa zwischen den ersten beiden Varianten zu liegen kam.

Das Baubüro Wattwil begründete im technischen Bericht die Veranlassung des Bauvorhabens folgendermassen: *Da an Wintersporttagen, vorwiegend am späten Sonntagnachmittag, Verkehrsstundenspitzen von 1000 bis 1500 Fahrzeugen pro Stunde erreicht werden und gleichzeitig zusätzliche Sportzüge verkehren, ergeben sich durch die vermehrte Schliessung der Bahnschranken des Öfteren Verkehrszusammenbrüche sowie Auffahrkollisionen. [...]* Da die besonderen Verhältnisse im Gebiet des Bahnübergan-



Umfahrungsstrasse Krummenau.
Karte: Tobias Sonderer.

ges keine guten Lösungen zur Aufhebung des Niveauüberganges ermöglichten, ergab sich damit die Voraussetzung, diese Aufgabe im Zusammenhang mit der Umfahrung der Ortschaft Krummenau zu lösen. Weiter argumentierte das Baubüro mit der Eröffnung der Autobahn N 1 (heute A1), die als Quelle weiteren Verkehrs für das obere Toggenburg interpretiert wurde: *Die Inbetriebnahme der N 1 (Anschluss Wil) hat eine Umlagerung des Verkehrs in dem Sinne bewirkt, dass in Zukunft die Region Winterthur und Zürich mindestens teilweise zum Einzugsgebiet der Wildhauserstrasse gezählt werden muss. Es hat sich zudem mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass der Schwerverkehr die vorher übliche Route über die Wasserfluh der grossen Höhendifferenz wegen meidet und die Autobahn über Wil als Zubringer ins Toggenburg bevorzugt.*

Zur Vervollständigung der Umfahrungsstrasse musste zwischen Krummenau und Nesslau ein Tunnel gebaut werden. Mit der Zündung von zwei Sprengladungen durch Landammann Dr. Willi Geiger konnte der «Chesseltobeltunnel», der erste im Untertagbau erstellte Tunnel im Kanton St.Gallen, am 2. November 1973 offiziell eröffnet werden. Die Gemeinde weihte die Gesamtumfahrung Krummenau am 17. September 1975 mit einem grossen Fest ein. Der Gemeindeammann von Krummenau, Reinhard Kobelt, bezeichnete dabei das Bauwerk *als Bestrebung zur Schaffung einer zügigen Regionalverbindung*. Verschiedene Referenten erwähnten aber auch negative Aspekte der neuen Strasse, beispielsweise den Verlust von Bauland oder den tiefen Einschnitt ins Ortsbild.

Lichtensteigs «ausgezeichnete» Städteplanung

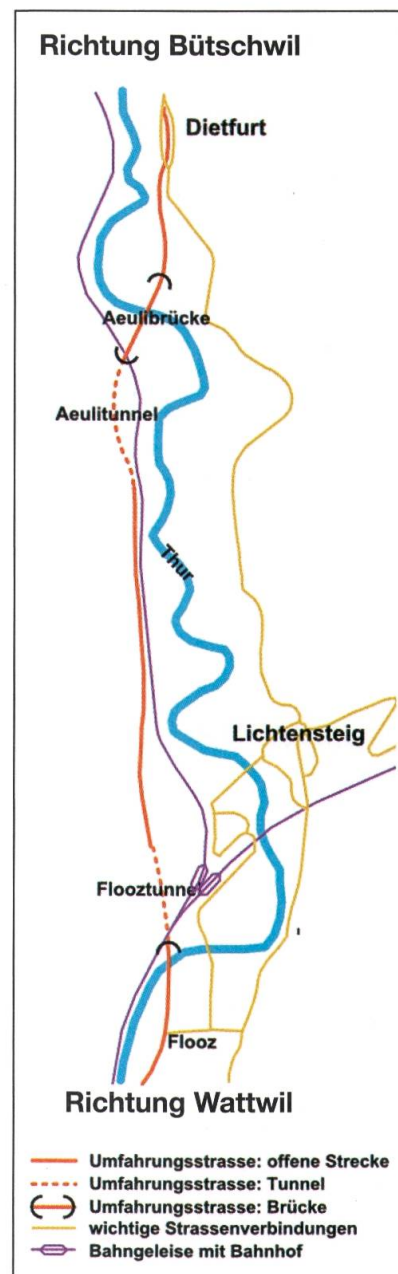
Bereits im November 1956 fand eine unverbindliche Orientierung des Gemeinderats und des Kantonsingenieurs über den Stand einer ETH-Studie zur möglichen Umfahrungsstrasse Lichtensteig statt. Diese betonte, dass ein Ausbau der bestehenden Strasse nicht realisiert werden könne, sondern nur eine Umfahrung des Städtchens in Frage komme. Bei der Auswahl der Streckenführung sollten eine Fortsetzung der Strasse Richtung Bütschwil und ein Anschluss an die Wasserfluhstrasse berücksichtigt werden, wobei die Linienführung auch westlich der Thur, also auf Wattwiler Boden, verlaufen könnte.

Ein Jahr später verfasste der Gemeinderat eine Stellungnahme zur künftigen Strassenführung im mittleren Toggenburg mit Schwerpunkt auf der Umfahrung von Lichtensteig. Darin wird besonders auf die bedeutende wirtschaftliche Funktion des Ver-

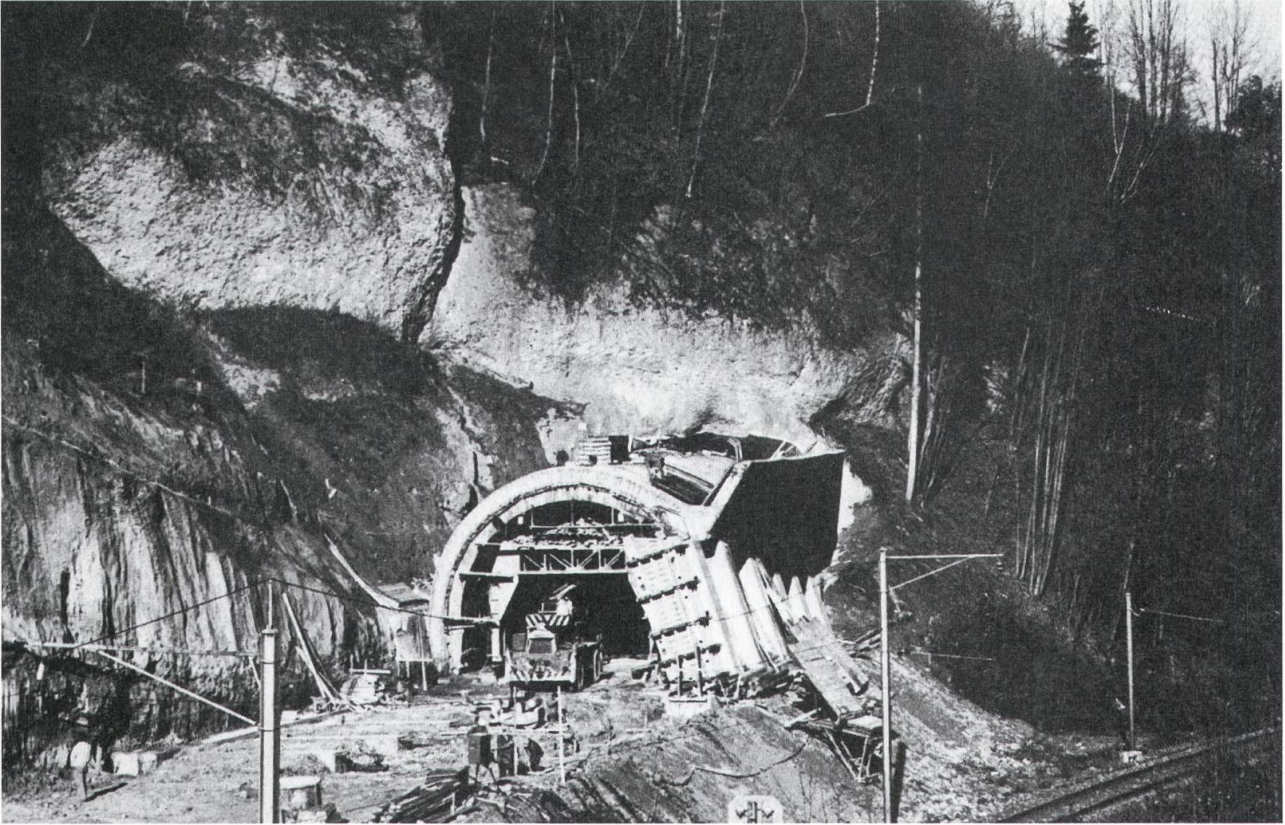
kehrs hingewiesen, die der Gemeinde trotz Umfahrungsstrasse erhalten bleiben sollte: *Von erheblicher Bedeutung ist der motorisierte Touristen- und Passantenverkehr zu jeder Jahreszeit. Soweit der Individual- und Volkstourismus in Betracht fällt, handelt es sich um Strassenbenützer, die gerade an markanten Punkten der Verkehrskarte, wie Strassengabelungen, Fuss eines Passes [. . .], die Neigung empfinden, zu verweilen. Von dieser Art Strassenbenützer im Besondern spürt auch unsere Ortschaft aus ihrer Lage eine wirtschaftliche Belebung durch Verkehr. [. . .] Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass der künftigen Verkehrslage der Ortschaft grösste Aufmerksamkeit gebührt. Es ist alles daran zu setzen, dass der lokal wirtschaftlich interessante Verkehr nicht von Lichtensteig abgezogen wird. Wünschenswert ist die Entlastung vom nur belastenden und nichts eintragenden Verkehr.*

Nach der Auffassung des Gemeinderates sollten die Varianten «West-Umfahrung» (über das Bahnhofgebiet Lichtensteig) und «Kurz-Umfahrung» (nahe des Stadtkerns; entweder als Tunnel oder als offene Strasse) genauer geprüft werden, da sie den Anforderungen am ehesten entsprachen. An einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung im Jahr 1960 informierte der Kantonsingenieur über den Planungsstand der Umfahrungsstrasse Lichtensteig: *Es besteht keine Meinungsverschiedenheit, dass Lichtensteig umfahren werden soll, diskutiert werden kann nur, welcher Lösung der Vorrang zu geben ist. Nach gründlichem Studium kommt das Kantonsingenieurbüro zum Schluss, auf weite Sicht sei die grosse Westumfahrung, westlich der Thur, die einzig richtige Lösung. [. . .] Die Verwirklichung dieses Projekts käme nicht vor 1980 in Frage, da die Gesamtkosten mit etwa 20 Millionen Franken geschätzt werden.*

Nachdem Lichtensteig 1975 vom Europarat für hervorragende Ortsbildpflege ausgezeichnet und kurz darauf die Strecke Wil–Wattwil als Talstrasse in das schweizerische Hauptstrassennetz aufgenommen worden war (was Bundessubventionen ermöglichte), begannen im Juli 1977 die Bauarbeiten an der Umfahrungsstrasse Lichtensteig. Zuerst erstellte man die Zufahrtsstrassen, um danach den Bau der Aeulibrücke beginnen zu können. Im Mai 1979 war die Brücke fertiggestellt. Beinahe gleichzeitig begann man von der anderen Seite her mit dem Bau der Bahnüberführung nahe des Bahnhofs Lichtensteig, der ebenfalls im Mai 1979 abgeschlossen werden konnte. Es folgten erste Sprengungen für den Flooz- (Oktober) und den Aeulitunnel (November). Beide Durchbrüche fanden im Frühling 1980 statt. Der Bau der offenen Strassenstücke dauerte von Septem-



Umfahrungsstrasse Lichtensteig.
Karte: Tobias Sonderer.



Arbeit am Südportal des Aeulitunnels der Umfahrungsstrasse Lichtensteig im November 1981.
Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

ber 1979 bis September 1982. Mit dem Einbau der Beläge und dem Fertigstellen der Nebenarbeiten wie Leitplanken, Markierungen, Signalisierung und Beleuchtung konnte der Bau der Umfahrungsstrasse Lichtensteig im Juni 1983 vollständig abgeschlossen werden.

Der einheimische Musiker und Chorleiter Josef Sieber hatte anlässlich des Einweihungsfests am Samstag, 18. Juni 1983, ein Lichtensteiger Umfahrungslied komponiert, welches der Schülerchor der Oberstufe vortrug:

Die Autos die durchs Städtchen, durchs Städtchen rasen, ich glaub, die wollen uns vergasen, vergasen, vergasen. Denn man gibt in unsre Hand, ein tolles, neues Betonband.

Fürs Städtchen kommt die Wende, die grosse Wende, der Schwerverkehr hat nun ein Ende, ein Ende. Denn man gibt in unsre Hand, ein tolles, neues Betonband.

Welches, die im Städtchen, im Städtchen wohnen, vor Lärm und Rauch nun wird verschonen, verschonen. Denn man gibt in unsre Hand, ein tolles, neues Betonband.

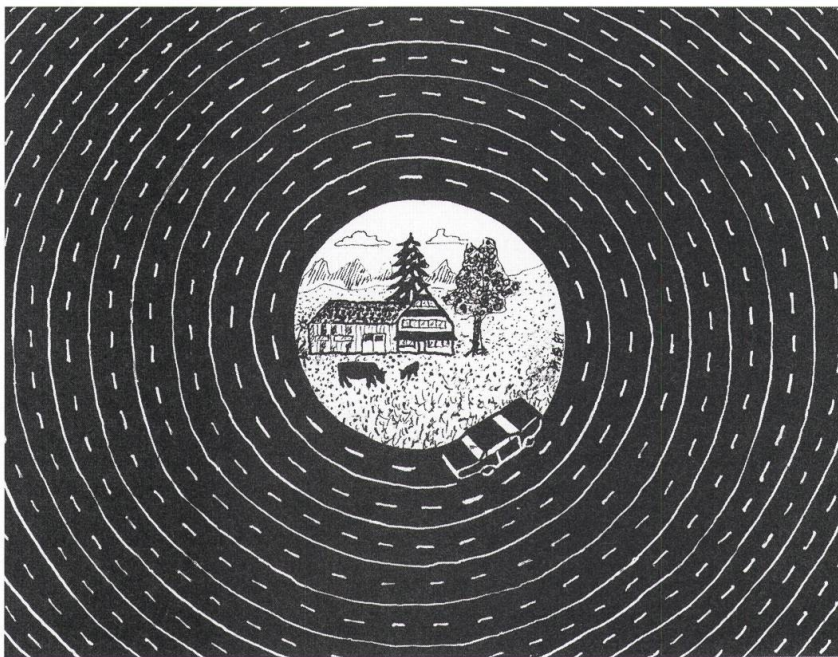
Wattwil: die erste Etappe

Für die Verbindung der Umfahrungsstrassen Lichtensteig und Ebnat-Kappel sollte eine neue, 5,4 Kilometer lange Strasse gebaut werden. Das Vorhaben wurde in zwei Abschnitte unter-

teilt: vom Flooz (Lichtensteig) bis ins Wattwiler Quartier Brendi und von der Brendi bis zum Anschluss an die Umfahrung Ebnat-Kappel in der Stegrüti. Da die zweite Etappe aufgrund von Platzmangel und schwierigen topografischen Verhältnissen mit einem hohen planerischen Aufwand verbunden war, begann man – um das Gesamtprojekt nicht zu verzögern – mit dem Bau der ersten Etappe und erstellte den Anschluss Brendi vorerst nur provisorisch. Das Problem mit der Gestaltung des Anschlusses Brendi nahm man somit in die zweite Bauetappe (Brendi bis Stegrüti) auf.

Im Oktober 1985 genehmigte der St.Galler Regierungsrat den Bau des Teilprojekts, und auch der Grosse Rat hiess es in der Maisession 1986 gut. Im anschliessenden Planauflageverfahren wurden 49 Einsprachen erhoben, wovon eine durch den Regierungsrat entschieden werden musste. Die damit verbundenen Änderungen verursachten Mehrkosten von über 6 Millionen Franken. Mit den Bauarbeiten konnte daher erst im November 1988, ein halbes Jahr später als geplant, begonnen werden. Die Finanzierung von über 51 Millionen Franken übernahm zu 40 Prozent der Bund, der Rest ging zu Lasten des Kantons.

Nach fünfjähriger Bauzeit wurde am 1. Oktober 1993 die Umfahrungsstrasse Wattwil Flooz–Brendi mit einem Konzert der Musikgesellschaft Wattwil sowie Ansprachen von Regierungsrat Walter Kägi und Gemeindeammann Hans Monstein offiziell eröffnet. Allerdings stellte sich mit den ersten Verkehrszählungen nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse heraus, dass die neue Strasse nicht erwartungsgemäss frequentiert wur-



Kritik an neuen Strassen im Toggenburg auf einem Kalenderbild des Vereins Veto (Monat Juni 1988).

de. Statt der erwarteten 10 000 Fahrzeuge im täglichen Durchschnittsverkehr zählte man nur rund 4400. Dieses Resultat erklärte der stellvertretende Kantonsingenieur Urs Kost damit, dass die Umfahrungsstrasse Wattwil noch nicht fertig gestellt sei. Man müsse deshalb dringend die zweite Etappe, Brendi-Steigrüti, realisieren. Die Gegner der Umfahrungsstrasse betonten darauf, dass der Verkehr in Wattwil vor allem lokal generiert werde und daher der Bau einer weiteren Umfahrungsstrasse nicht zweckmässig sei. Da seit den 1980er Jahren zunehmend umweltpolitische Bedenken in die Planung neuer Strassen hineinspielen, verzögerte sich die Umsetzung der zweiten Etappe.

Umweg in Bazenheid

Der Schweizer Bundesrat beschloss in seiner Sitzung zum Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes, Programm 1976 bis 1978, die Strecke Wil-Wattwil als Talstrasse ins schweizerische Hauptstrassennetz aufzunehmen. Allerdings behandelte man die Umfahrung Lichtensteig mit Priorität; die Umfahrungsprojekte Bütschwil und Bazenheid wurden aus finanziellen Gründen zurückgestellt.

Ab 1974 hatten die Verantwortlichen in Bazenheid bereits verschiedene Projekte für eine Umfahrungsstrasse ausgearbeitet. Alle Varianten führten auf der Ostseite des Dorfes vorbei, folgten auf dem ersten Teilstück der Eisenbahnlinie und unterquerten diese weiter südlich. Schnell wurde in der Planungsphase klar, dass man beim Bau der Umfahrungsstrasse auch auf den Naturschutz zu achten hätte. So befindet sich im Bereich Cholberg ein Grundwasserschutzgebiet, welches in den beiden Cholbergquellen gefasst wird und zu 45 Prozent zur Trinkwasserversorgung der Stadt Wil beiträgt. In einer früheren Projektvariante führte die Strasse schon ab dem Cholbachtobel entlang der Bahnlinie, was zu einer Tangierung der Schutzzone S2 geführt hätte. Da aufgrund einer geologischen Untersuchung die Schutzzonen verkleinert wurden, liess sich die Schutzzone S2 neu westlich umfahren. Die Zone S3 wird zwar noch immer durchquert, allerdings in grösserer Entfernung der Fassungen.

Als weiteres Erschwernis kam hinzu, dass die Thur in einem sogenannten Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiet) liegt. Im Bereich Bräagg weist das BLN-Gebiet der Thurlandschaft eine bis an die heutige Staatsstrasse reichende, ausspringende Ecke auf, die das Bräagg Tobel einschliesst. Als Bauauflage verlangte das Buwal (heute Bafu), dass das BLN-Gebiet weder tangiert noch durch-



quert werden dürfe. Als Kompromiss einigte man sich darauf, das Brägggtobel ebenfalls weiter westlich zu queren und so diesen Teil des BLN-Gebietes am Rande zu durchfahren.

Im Juni 2002 konnte man mit dem Bau des Trassees der Umfahrungsstrasse Bazenheid beginnen. Anfang Oktober 2003 wurde bereits der Belag auf einem 600 Meter langen Teilstück der Umfahrung erstellt, um im Winter den Abtransport des Aushubmaterials sicherstellen zu können. Im Juli 2003 wurde der Wihaldentunnel, im September der Rotwaldtunnel angestochen. Der Durchstich erfolgte am 3. November 2004 (Wihaldentunnel) beziehungsweise am 27. Februar 2004 (Rotwaldtunnel). Noch während der Abschlussarbeiten kam es vom 1. bis 3. September 2006 zu ersten Feierlichkeiten, zum Umfahrungsfest. Die offizielle Eröffnung mit diversen Festakten und einem grossen Feuerwerk fand am 27. September 2007 statt.

Umfahrung Bazenheid auf der Höhe Allmend/Wihaldentunnel.

Projekte in Wattwil und Bütschwil

Die zweite, noch nicht verwirklichte Projektphase der Wattwiler Umfahrung sieht zwei Lehnenviadukte im Bereich Brendi,

das Tunnel Lochweidli (280 Meter) sowie eine Brücke (370 Meter) über die Thur und die SOB-Bahnlinie in der Stegrüti vor. Für die Ausgestaltung dieses markanten Brückenbauwerks über die Talsohle hat das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen einen öffentlichen Wettbewerb für Ingenieurarbeiten ausgeschrieben, welcher die Ingenieurgemeinschaft Gerber + Partner (Windisch) und Synaxis AG (Zürich) 2010 mit dem Projekt «crescendi» für sich entschieden. Der St.Galler Kantonsrat hat die 123 Millionen Franken für das zweite Wattwiler Umfahrungsprojekt bereits im November 2009 genehmigt.

Auch die Umfahrungsstrasse Bütschwil befindet sich derzeit in Planung. Die geplante Strecke mit vier Tunnels und drei kleineren Brücken soll die bereits bestehenden Umfahrungen Bazenhaid und Lichtensteig verbinden. Der St.Galler Kantonsrat hat dem 200 Millionen teuren Projekt 2009 zugestimmt. Die Grüne Partei St.Gallen kündigte darauf an, die geplanten Umfahrungen in Bütschwil und Wattwil mit einem Doppelreferendum zu bekämpfen. Es sind jedoch nicht genügend Unterschriften zustande gekommen. In der öffentlichen Auflage der Projekte im Sommer 2010 gingen insgesamt 84 Einsprachen ein, 52 Einsprachen für Wattwil und 32 für Bütschwil. Nach Auskunft von Urs Kost, Leiter des Tiefbauamtes St.Gallen, führte das Tiefbauamt bis Ende 2010 erste Gespräche mit den Einsprechern. Diese Gespräche werden zurzeit (Stand: April 2011) teilweise noch weitergeführt.

Gewachsener Widerstand der Bevölkerung

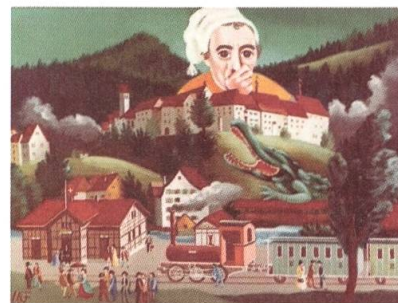
Die Grundstimmung gegenüber dem Bau der Umfahrungsstrassen in Ebnat-Kappel, Krummenau und Lichtensteig war mehrheitlich positiv. Im Zusammenhang mit dem Aufblühen des Tourismus im oberen Toggenburg und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen erkannte die Bevölkerung Mitte des 20. Jahrhunderts Umfahrungsstrassen als eine Notwendigkeit. Die stark befahrenen Hauptstrassen trennten zuvor die Ortschaften in zwei Teile, was vor allem an Schönwetterwochenenden die Lebensqualität stark minderte. Im März 1973 wurden in einer Verkehrszählung beispielsweise über 10000 Fahrzeuge im durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) zwischen Wattwil und Lichtensteig registriert, in Spitzenzeiten sogar bis zu 20000, was damals der Frequenz einer Autobahn nahe kam. Die Zahlen der nachfolgenden Tabelle verdeutlichen den im 20. Jahrhundert stark angewachsenen Verkehr im Toggenburg:

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) zwischen Wattwil und Lichtensteig.

Jahr	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)
1928/1929	462
1936/1937	737
1948/1949	1 186
1955	3 033
1960	3 874
1965	5 510
1972	9 956
1975	10 110

1986, als die Umfahrungsstrasse Lichtensteig bereits eröffnet war, zählte man an derselben Stelle noch 5600 Fahrzeuge, auf der entsprechenden Umfahrungsstrasse hingegen 7000 Fahrzeuge im durchschnittlichen Tagesverkehr. Der Wattwiler Kunstmaler und Autor Willy Fries (1907–1980) hat die Problematik des Verkehrs in Lichtensteig vor dem Bau der Umfahrungsstrasse künstlerisch in einem Gemälde und einem dazugehörigen Gedicht mit dem Titel «Das Krokodil» verarbeitet:

*Lichtensteig ist wohl die Stadt,
die klar die schönste Lage hat.
Doch ist ihr einzigartiger Schmuck
geraten unter bösen Druck.
Motoren, Motoren, lärmen, lärmen,
was bleibt ist nur sich härmen, härmen.
Der Arme Mann hält sich die Nase
in einer Wolke giftiger Gase.
In seinem Geiste sieht er nur
Krokodile an der Thur.
1870 galt noch der Brauch,
dass man draussen hielt den Rauch
der dampfenden ersten Eisenbahn,
doch fürs Auto scheint das eitler Wahn.
Die Rettung ist noch nicht in Sicht,
im Dunkel brennt nur Abblendlicht.*



«Das Krokodil» von Willy Fries.

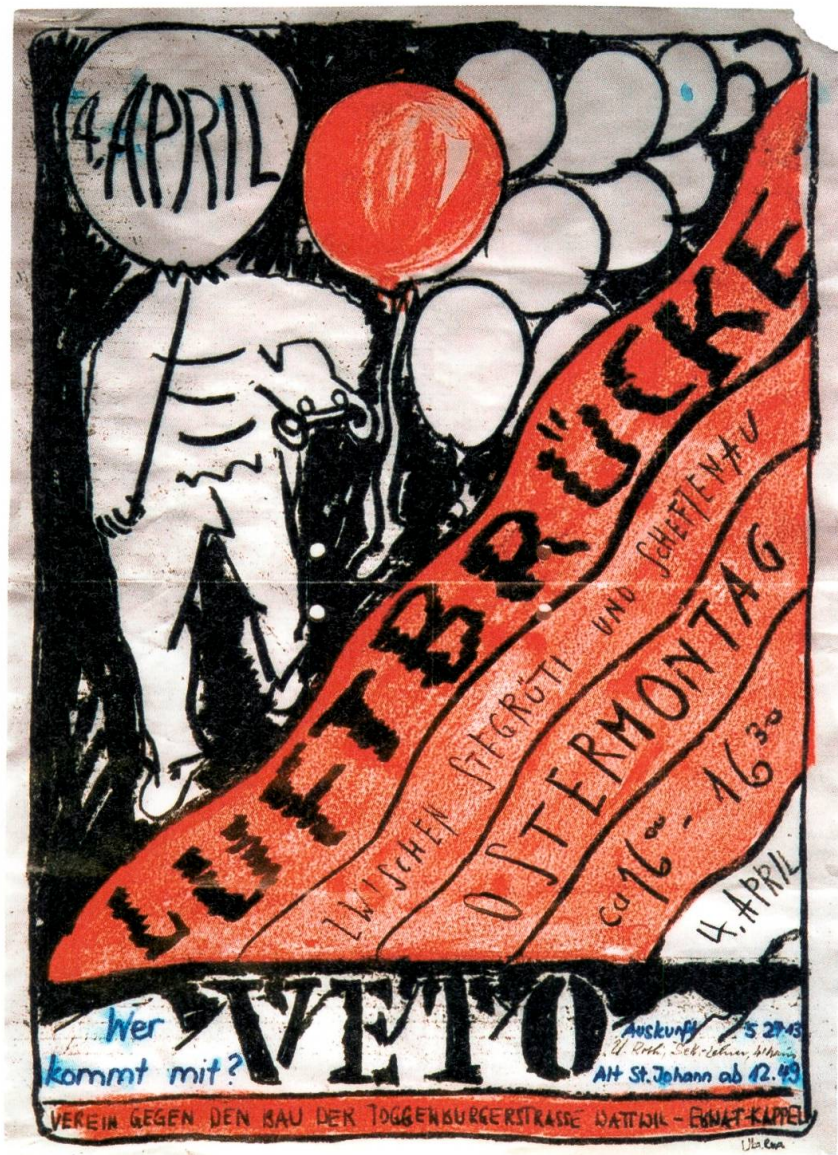
Schon bei der Umfahrung Lichtensteig führte insbesondere der geplante Anschluss Floop zu heftigen Debatten und zu über 100 Einsprachen. In einem Leserbrief aus dem «Toggenburger Volksblatt» von 1977 heisst es: *Eine ruhige Zone soll mit Strassen und Dämmen in ein lärmiges Strassenkarussell umgestaltet*

werden, mit Abgasen und neuen Gefahrenherden. Als Alternative wird vorgeschlagen, den Flooz-Tunnel um etwa 300 Meter zu verlängern und dort einen provisorischen Anschluss zu erstellen. Alle Beschwerden konnten jedoch, zum Teil durch Entscheidungen der Regierung, bereinigt und das Projekt wie geplant durchgeführt werden.

Nach Eröffnung der Umfahrungsstrasse Lichtensteig im Jahr 1983 stand die Fortsetzung der Strecke in Richtung Wil mit den Umfahrungsstrassen Bütschwil und Bazenheim an. Gleichzeitig plante man die Verbindung der Umfahrungsstrassen Lichtensteig und Ebnat-Kappel mit hoher Priorität. Als das Projekt der Umfahrung Wattwils allmählich konkret wurde, organisierten sich verschiedene Gruppen von Gegnern und Befürwortern. Der Fokus ihrer Aktivitäten und Debatten bezog sich insbesondere auf die Weiterführung der Umfahrungsstrasse Wattwil zwischen Brendi und Stegrüti, da der Abschnitt Flooz bis Brendi bereits kurz vor Baubeginn stand und auch von einem grossen Teil der Bevölkerung als notwendig empfunden wurde.

Die Gruppe Veto – Verein gegen die Toggenburgerstrasse wurde 1987 von 48 Personen gegründet, mit dem Ziel, *mit allen zulässigen rechtlichen und politischen Mitteln den Bau der Toggenburgerstrasse zwischen Brendi und Stegrüti zu verhindern.* Nach der ersten öffentlichen Veranstaltung am 13. November 1987 war die Mitgliederzahl bereits auf 200 Personen angewachsen, später betrug sie sogar bis zu 1000 Mitglieder. Im Frühling 2000 löste sich der Verein auf, unter dem Vorbehalt, eine Sitzung einzuberufen, falls ein weiteres Umfahrungsprojekt aufläge.

Der Verein Veto führte verschiedene Aktionen durch. Am 4. April 1988 verankerte eine Kette von etwa 300 Veto-Mitgliedern Luftballone an je acht Meter langen Schnüren im Boden. Das so entstandene Mahnmal sollte die geplante Linienführung symbolisieren. Veto veranstaltete auch Vorträge und Wanderungen zur Thematik. Mit Zeichnungen und Gedichten sollte die Problematik des Strassenbaus illustriert und der Öffentlichkeit ins Bewusstsein geführt werden. Neben Veto entstanden die Vereine Loscht – Leben ohne Schnellstrasse im Toggenburg und SOS am Ricken, welche sich ebenfalls zum Ziel setzten, den Bau von weiteren Umfahrungsstrassen zu verhindern. Als Gegenbewegung wurden die Vereine Pronto – Pro notwendige Toggenburger Ortsumfahrungen und ART – Arbeitervereinigung Toggenburg gegründet. Ein wesentlicher Bestandteil der Diskussionen zwischen diesen und anderen Vereinen oder



Veto-Plakat für die Luftballon-Aktion vom 4. April 1988.
Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

Interessengemeinschaften fand auf den Leserbriefseiten der Lokalzeitungen statt.

Die Gegner neuer Umfahrungsprojekte betonten jeweils, dass eine Umfahrungsstrasse nicht vom Verkehr befreie, sondern zusätzlichen Verkehr anziehe. Besonders 1993, nach Eröffnung der Strecke Flooz bis Brendi, als die Umfahrungsstrasse nicht erwartungsgemäss frequentiert wurde, fand in den Zeitungen eine grosse öffentliche Debatte statt. Die niedrigen Verkehrszahlen auf der neu gebauten Strecke dienten sowohl als Argument für die Weiterführung des ganzen Umfahrungsprojekts wie auch als Bestätigung dafür, dass die Umfahrung Wattwil nicht vom Verkehrsproblem befreie.

Obwohl das Projekt der Erschliessung des Toggenburgs bereits 1945 in ersten Vorstudien aufgetaucht ist, sind über sechzig Jahre später noch nicht alle Strecken fertig gestellt. Während

dieser Zeit hatte der Strassenbau anfänglich stark an Bedeutung gewonnen. Die Projekte wurden von der Bevölkerung mehrheitlich akzeptiert. In den 50er Jahren tauchte sogar die Idee auf, das Eisenbahntrasse durch eine neue Strasse zu ersetzen. Mit steigendem Umweltbewusstsein und der Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs stiessen Strassenbauprojekte jedoch auf grösseren Widerstand in der Bevölkerung und wurden durch Einsprachen verzögert. Während also für einen Teil der Bevölkerung eine Umfahrungsstrasse die Lösung des Verkehrsproblems darstellt, ist für andere eine solche Strasse ein Verkehrsmagnet, welches neue Verkehrsprobleme schafft. Der deutsche Schriftsteller Hans Magnus Enzensberger beschrieb dieses Paradoxon mit treffenden Worten:

Indem das Unberührte erreicht wird, wird es komfortabel gemacht, gehört es zur Zivilisation; ist es auch schon vernichtet, und neue unberührte Ziele müssen gesucht werden. Die Befreiung vor der industrialisierten Welt ist selbst zur Industrie geworden – ein Teufelskreislauf.

Der vorliegende Beitrag ist eine Zusammenfassung von Tobias Sonderers Bachelor-Arbeit an der ETH Zürich, Studiengang Umweltnaturwissenschaften aus dem Jahr 2007, aktualisiert und ergänzt von Albert Holenstein.

Quellen und Literatur

HARDMEYER JACOB: Toggenburg und Wil (Europäische Wanderbilder, Nr. 181/182), Zürich 1892.

Sankt-Galler Geschichte 2003, Bde. 1–9, hrsg. v. der Wissenschaftlichen Kommission der Sankt-Galler Kantonsgeschichte, St.Gallen 2003.

SONDERER TOBIAS: Die historische Entstehung der Umfahrungsstrassen im Toggenburg, ETH Zürich, Bachelor-Arbeit 2007.

Veröffentlichungen und Akten der Toggenburger Gemeinden, des Kantons St.Gallen und des Schweizerischen Bundes.

WICK CHRISTOPH: Die touristische Erschliessung des Toggenburgs von der Belle Epoque bis zum Zweiten Weltkrieg, Universität Zürich, Lizentiatsarbeit 1995. Zeitungsartikel aus diversen lokalen Zeitungen.