



Synthesebericht Ausbaukonzept Rickenstrasse

Datum:
16. Juni 2026



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Vorgehen	4
3	Aufbau	6
4	Ausserortsstrecken	6
4.1	Abschnitt Wattwil – Ricken (S1)	6
4.2	Abschnitt Ricken – Gebertingen (S2)	7
4.3	Abschnitt Gebertingen – Betzikon (S3)	8
4.4	Abschnitt St.Gallenkappel – Neuhaus (S4)	8
5	Ortsdurchfahrten	9
5.1	Gebertingen (O2)	9
5.2	St.Gallenkappel / Betzikon (O3)	10
5.3	Ricken (O1)	12
5.3.1	Zusatzabklärungen	13
5.3.2	Anmerkung bzw. Gegenüberstellung zum Abschnitt St.Gallenkappel / Betzikon	16
6	Langtunnel	17
7	Mitwirkungen und Infoanlässe	18
8	Weiteres Vorgehen	19
9	Zusammenfassung	19

1 Ausgangslage

Im Rahmen der Beratung des 17. Strassenbauprogramms des Kantons St.Gallen für die Jahre 2019–2023 (36.18.02) wurde die Massnahme zur umfassenden Überprüfung und Weiterentwicklung der Rickenstrasse zwischen Wattwil Brendi und dem Abzweiger Neuhaus beschlossen. Hintergrund bildet die hohe verkehrliche Bedeutung der Rickenstrasse als eine der meistbefahrenen Kantonsstrassen im Kanton St.Gallen. Mit der Fertigstellung der Umfahrung Büttschwil und Wattwil wird zusätzlich mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechnet, wodurch die bestehenden Kapazitäts-, Sicherheits- und Belastungssituationen entlang der Achse weiter verschärft werden.

Aufgrund der Beschlüsse aus dem 17. Strassenbauprogramm erarbeitete das Tiefbauamt eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die gesamte Rickenstrasse im Perimeter zwischen Wattwil und Neuhaus. Der Betrachtungsperimeter umfasste neben der Verkehrsachse auch die betroffenen Ortsdurchfahrten (siehe Abbildung 1). Ziel war die Prüfung unterschiedlicher Varianten zur Sanierung, Korrektur oder zum möglichen Ausbau der Rickenstrasse. Dabei sollten nicht nur klassische Ausbaumassnahmen untersucht werden, sondern auch alternative Lösungsansätze bis hin zu Neubauten, Umfahrungen oder kombinierten Varianten.

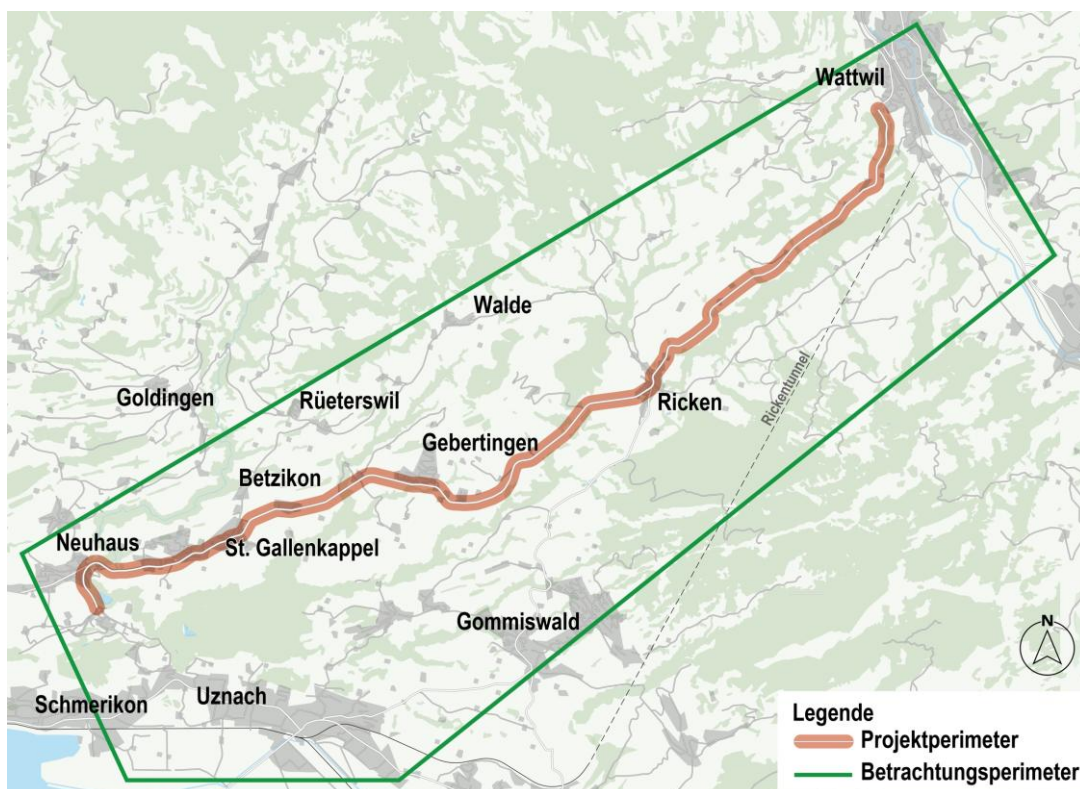


Abbildung 1: Betrachtungsperimeter und Projektperimeter

Im Vordergrund stand einerseits die langfristige Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsachse und andererseits die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig sollen flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten entwickelt werden. Dazu gehörte insbesondere auch die Entlastung der Siedlungsräume von Durchgangsverkehr und die Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität. Zusätzlich sollte im Bereich Wattwil Brendi im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse eine Bypass-Lösung vorgesehen werden.

Die Aufgabenstellung verfolgte einen integralen und breit abgestützten Ansatz. Neben den Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs wurden auch die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie raumplanerische, betriebliche, wirtschaftliche und ökologische Aspekte berücksichtigt. Die geplanten Varianten sollen eine bedarfsgerechte Leistungsfähigkeit gewährleisten, die Betriebssicherheit erhöhen, eine hohe Verkehrsqualität sicherstellen sowie wirtschaftliche Lösungen mit guter Unterhalts- und Sanierungsfähigkeit anstreben.

Darüber hinaus waren die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft sorgfältig zu berücksichtigen. Angestrebt wurden Lösungen mit möglichst geringem Landverbrauch sowie minimalen Eingriffen in sensible Natur-, Landschafts- und Schutzgebiete. Ebenso sollten Emissionen und Immissionen reduziert sowie Ressourcen und Materialien nachhaltig bewirtschaftet werden.

Insgesamt verfolgte das Projekt das Ziel, die Rickenstrasse als zentrale Verkehrsverbindung zukunftsfähig weiterzuentwickeln und dabei die Anforderungen von Verkehr, Sicherheit, Siedlung, Umwelt und Wirtschaft gesamtheitlich aufeinander abzustimmen.

2 Vorgehen

Das Tiefbauamt startete Ende 2021 ein umfassendes Variantenstudium zur Sanierung und Weiterentwicklung der Rickenstrasse zwischen Wattwil (Brendi) und Neuhaus. Untersucht wurden sowohl Ausbaumassnahmen auf den Ausserortsstrecken als auch Lösungen für die Ortsdurchfahrten. Bestandteil der Untersuchungen waren zudem verschiedene Tunnel- und Langtunnelvarianten.

Aufgrund des grossen Projektumfangs wurde die Rickenstrasse in mehrere Teilabschnitte gegliedert. Dabei wurden die Ortsdurchfahrten Ricken, Gebertingen sowie St.Gallenkappel/Betzikon und die vier Ausserortsstrecken zwischen Wattwil, Ricken, Gebertingen, St.Gallenkappel/Betzikon und Neuhaus separat analysiert (siehe Abbildung 2).

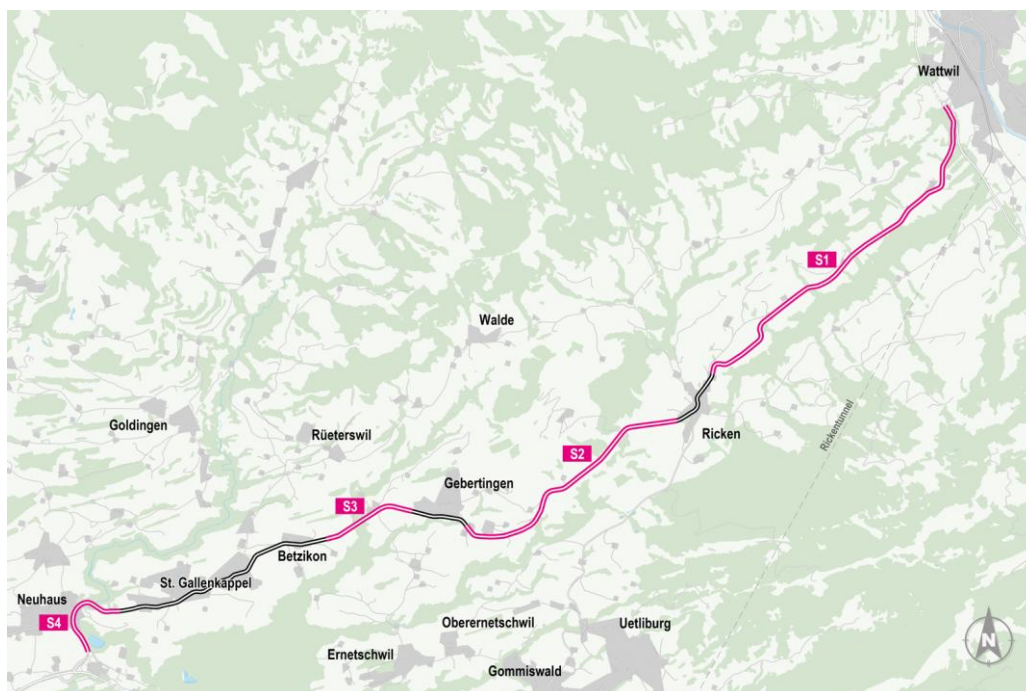


Abbildung 2: Teilabschnitte (Ortsdurchfahrten O, Streckenabschnitte S)

Für die Ausserortsstrecken standen insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie angemessene Angebote für den Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund. In den Ortsdurchfahrten lag der Fokus auf siedlungsverträglichen und sicheren Strassenraumgestaltungen, möglichen Ortsumfahrungen sowie einer verbesserten Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.

Als Grundlage für die Massnahmenplanung führte das Strasseninspektorat des Tiefbauamtes eine Road Safety Inspection (RSI) durch. Dabei wurden zahlreiche sicherheitsrelevante Defizite identifiziert, bewertet und hinsichtlich Dringlichkeit priorisiert. Die Ergebnisse flossen in die weiteren Planungen und die Entwicklung der Varianten ein.

Die ZMB erfolgte in drei Phasen. In einer ersten Phase (im Jahr 2022) wurde ein breiter Variantenfaner entwickelt und grob beurteilt, wodurch erste Varianten ausgeschieden werden konnten. In der zweiten Phase (im Jahr 2023) wurden die verbleibenden Varianten hinsichtlich verkehrlicher und technischer Machbarkeit vertieft geprüft sowie Kostenschätzungen erstellt. In der dritten Phase (im Jahr 2023) erfolgte eine detaillierte Bewertung der machbaren Varianten mittels Kosten-Nutzen- und Kosten-Wirksamkeits-Analysen. Daraus resultierte schliesslich eine fachtechnisch empfohlene Bestvariante für jeden Streckenabschnitt resp. jede Ortsdurchfahrt.

Im November 2023 wurden eine öffentliche Mitwirkung sowie mehrere Informationsveranstaltungen durchgeführt. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurde insbesondere für den Ortsteil Ricken der Wunsch nach zusätzlichen Abklärungen zu einer Tunnelumfahrung eingebracht. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung und den betroffenen Gemeinden wurde entschieden, zwei weitere Varianten vertieft zu untersuchen und zu bewerten.

Dabei handelte es sich einerseits um eine modifizierte Linienführung der bisherigen Variante O1b («O1b_mod») sowie andererseits um die ursprünglich nicht weiterverfolgte Variante O1c. Diese sieht vor, die Rapperswilerstrasse westlich von Ricken in einen Umfahrungstunnel zu führen, der östlich von Ricken wieder an die bestehende Strasse angeschlossen wird. Die zusätzlichen Variantenuntersuchungen dienten dazu, die Anliegen aus der Mitwirkung aufzunehmen und die möglichen Entlastungswirkungen für den Ortsteil Ricken vertieft zu prüfen.



Abbildung 3: Untersuchte Umfahrungsvarianten Dorf Ricken bis im Jahr 2024



Im Februar 2025 fand auf Anregung der Gemeinden Gommiswald und Wattwil sowie infolge einer Petition des Vereins «Zukunft Ricken» ein Workshop mit lokalen Interessengruppen und politischen Parteien statt. In der Folge wurden vier weitere Varianten untersucht, welche die umweltrechtlichen Anforderungen berücksichtigten.

3 **Aufbau**

Der vorliegende Synthesebericht fasst die fachlichen Empfehlungen aus den Variantenuntersuchungen und den Zweckmässigkeitsbeurteilungen zusammen. Zunächst werden die Ergebnisse zu den Ausserortsstrecken Wattwil–Ricken, Ricken–Gebertingen sowie Gebertingen–Betzikon dargestellt. Anschliessend werden die Erkenntnisse zu den Ortsdurchfahrten Gebertingen, St.Gallenkappel/Betzikon und Ricken zusammenfassend erläutert.

Darüber hinaus behandelt der Bericht die Zusatzvarianten im Zusammenhang mit der geforderten Umfahrung von Ricken sowie die untersuchte Langtunnelvariante zwischen Wattwil und Neuhaus. Ebenfalls enthalten sind die zusammengefassten Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung und der Informationsveranstaltungen. Abschliessend werden das weitere inhaltliche und zeitliche Vorgehen sowie die zentralen Erkenntnisse des Gesamtprojekts zusammenfassend dargestellt.

4 **Ausserortsstrecken**

4.1 **Abschnitt Wattwil – Ricken (S1)**

Auf dem gesamten Abschnitt fehlen heute Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr. Beim Fussverkehr betrifft dies sowohl den Längs- als auch den Querverkehr. Zwischen und in den Streusiedlungen und zu den Haltestellen gibt es keine Verbindungen für den Fussverkehr. Bei den Bushaltestellen gibt es keine Querungshilfen für Zufussgehende, zudem fehlen angemessene Wartebereiche und Abstellmöglichkeiten für Velos. Ab dem Kreisel in Wattwil weist die Rickenstrasse eine starke Steigung auf, wobei auch in diesem Bereich keine Flächen für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen wurden verschiedene Ausbaumassnahmen insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs geprüft.

Für den Abschnitt Wattwil und Ricken erweisen sich die folgenden Ausbaumassnahmen als zweckmässig:

- Massnahmen beim heutigen Unfallschwerpunkt am östlichen Ortseingang Ricken (Mittelnsehn zur Geschwindigkeitsreduktion);
- Optimierung Bushaltestellen durch Busbuchten, grössere Warteflächen sowie eine behindertengerechte Gestaltung;
- Erstellung eines neuen, zwei Meter breiten Fusswegs mit zugelassenem Veloverkehr auf der Nordseite, ergänzt durch einen zwischen Fahrbahn und Fussweg liegenden ein Meter breiten Grünstreifen.

Die Investitionskosten inklusive Landerwerb belaufen sich auf 14.4 Mio. Franken (Genauigkeit ± 30 Prozent).

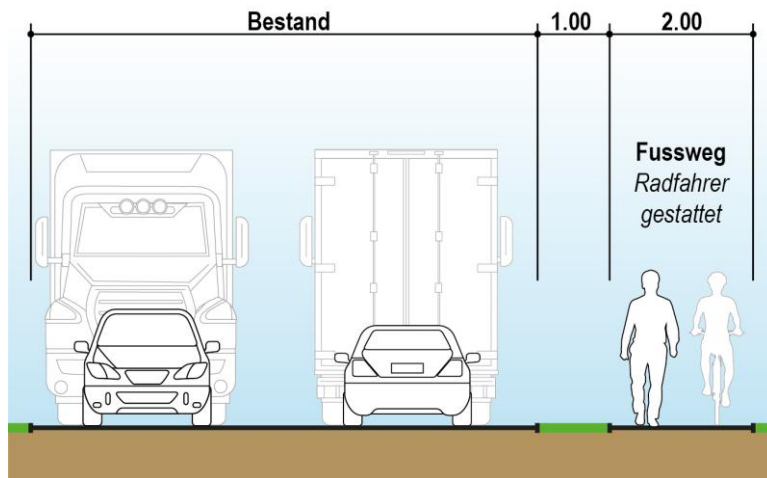


Abbildung 4: Querschnitt Abschnitt Wattwil-Ricken (S1)

4.2 Abschnitt Ricken – Gebertingen (S2)

Neben der fehlenden Veloinfrastruktur bestehen auf diesem Abschnitt auch punktuelle Schwachstellen für den Fussverkehr, insbesondere hinsichtlich der sicheren Erschliessung und Zugänglichkeit der Bushaltestellen.

Der östliche Abschnitt zwischen der Haltestelle Hinterer Schümburg und Ricken verläuft durch ein Mooregebiet von nationaler Bedeutung. Eine Verbreiterung der Strasse zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist in diesem Bereich sehr eingeschränkt möglich. Zudem fehlen bei den Bushaltestellen geeignete Querungshilfen für Zufussgehende, angemessene Wartebereiche sowie Abstellmöglichkeiten für Velos.

Für den Abschnitt zwischen Ricken und Gebertingen haben sich folgende Ausbaumassnahmen als zweckmässigste Variante ergeben:

- Optimierung Bushaltestellen durch Busbuchten, grössere Warteflächen sowie eine behindertengerechte Gestaltung;
- Erstellung eines neuen gemeinsamen Fuss- und Velowegs auf der Nordseite mit einer Breite von 3.50 Meter sowie einem zwei Meter breiten Grünstreifen; ausgenommen davon ist der Moorbereich, in dem der Veloverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt wird.

Die Investitionskosten inklusive Landerwerb belaufen sich auf 4.6 Mio. Franken (Genauigkeit ± 30 Prozent).

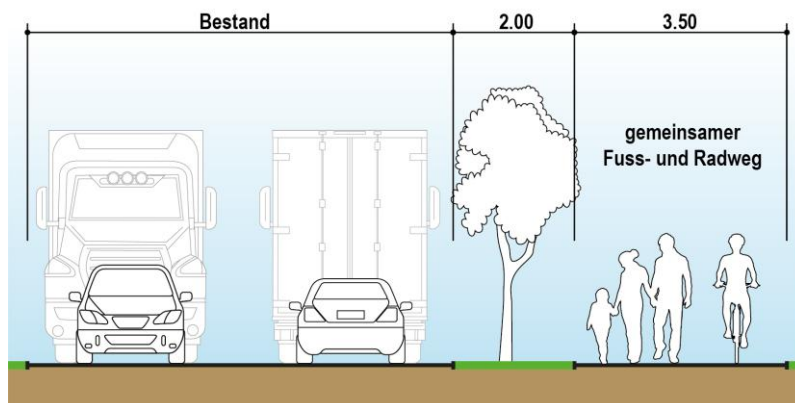


Abbildung 5: Querschnitt Abschnitt Ricken - Gebertingen (S2)

4.3 Abschnitt Gebertingen – Betzikon (S3)

Neben einer fehlenden Veloinfrastruktur bestehen auf diesem Abschnitt auch Schwachstellen hinsichtlich der Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen. Bei der Bushaltestelle Steg fehlen insbesondere Querungshilfen für Zufussgehende sowie geeignete Wartebereiche und Abstellmöglichkeiten für Velos. Der Unfallschwerpunkt im Bereich Restaurant und Parkplatz Waldegg wurde bereits umgestaltet.

Für den Abschnitt zwischen Gebertingen und Betzikon haben sich folgende Ausbaumassnahmen als zweckmässigste Variante ergeben:

- Optimierung Bushaltestellen durch Busbuchten, grössere Warteflächen sowie eine behindertengerechte Gestaltung;
- Erstellung eines neuen gemeinsamen Fuss- und Velowegs auf der Nordseite mit einer Breite von 3.50 Metern sowie einem zwei Meter breiten Grünstreifen.

Die Investitionskosten inklusive Landerwerb belaufen sich auf 2.5 Mio. Franken (Genauigkeit ± 30 Prozent).

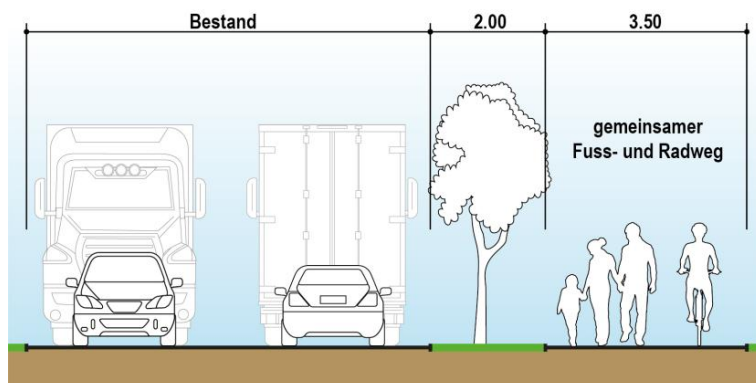


Abbildung 6: Querschnitt Abschnitt Gebertingen – Betzikon (S3)

4.4 Abschnitt St.Gallenkappel – Neuhaus (S4)

Dieser Streckenabschnitt weist keine relevanten Schwachstellen auf. Ab St.Gallenkappel verläuft auf der Nordseite der Strasse bereits ein gemeinsamer Fuss- und Veloweg, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Nach der Einmündung Rickenstrasse in die Uznacherstrasse wird der Veloverkehr über die Jakobstrasse zur Uznacherstrasse geführt und verläuft anschliessend parallel dazu weiter.

Zwischen St.Gallenkappel und Neuhaus sind keine zusätzlichen Ausbaumassnahmen vorgesehen, da auf der Nordseite bereits ein durchgehender Rad-/ Gehweg vorhanden ist.

5 Ortsdurchfahrten

5.1 Gebertingen (O2)

Die Ortsdurchfahrt Gebertingen liegt am Siedlungsrand und ist nur einseitig bebaut. Gebertingen wird durch insgesamt drei Buslinien über zwei Haltestellen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die heutigen Zugänge zu diesen Haltestellen sind jedoch ungenügend ausgebildet. Insbesondere fehlen Querungshilfen für Zufussgehende sowie angemessene Wartebereiche und Abstellmöglichkeiten für Velos.



Abbildung 7: Untersuchte Varianten Gebertingen

Die Hauptschwachstellen liegen in der fehlenden Veloinfrastruktur sowie in regelmässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Zudem sind die Ortseingänge räumlich und gestalterisch kaum erkennbar ausgebildet, was zu einer ungenügenden Geschwindigkeitsreduktion beim Einfahren in die Ortschaft führt.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden auch Umfahrungsvarianten für Gebertingen geprüft. Bei einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen von rund 10'400 Fahrzeuge pro Tag hat sich gezeigt, dass eine zusätzliche Ortsumfahrung für Gebertingen nicht verhältnismässig ist, die Ortschaft bereits heute praktisch südlich umfahren werden kann, bzw. nur einseitig bebaut ist.

Stattdessen hat sich ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die bestehende Strasse als zweckmässig ergeben (Variante O2), das nachfolgende Massnahmen umfasst:

- Begrünte Mittelinseln im Bereich der Ortseinfahrten;
- Optimierung der Bushaltestellen hinsichtlich Lage und Ausgestaltung sowie Ergänzung von Fussgängerstreifen;
- Erstellung eines gemeinsamen Fuss- und Velowegs auf der Nordseite mit einer Breite von 3.50 Meter.

Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind unter Federführung der Gemeinde zu erarbeiten. Da sich die Gestaltungselemente auf die Eingangsbereiche beschränken, könnte auch ein Betriebskonzept unter der Federführung des Tiefbauamtes erarbeitet werden.

Die Investitionskosten inklusive Landerwerb für die Variante O2 belaufen sich auf rund 8.3 Mio. Franken (Genauigkeit ± 30 Prozent).

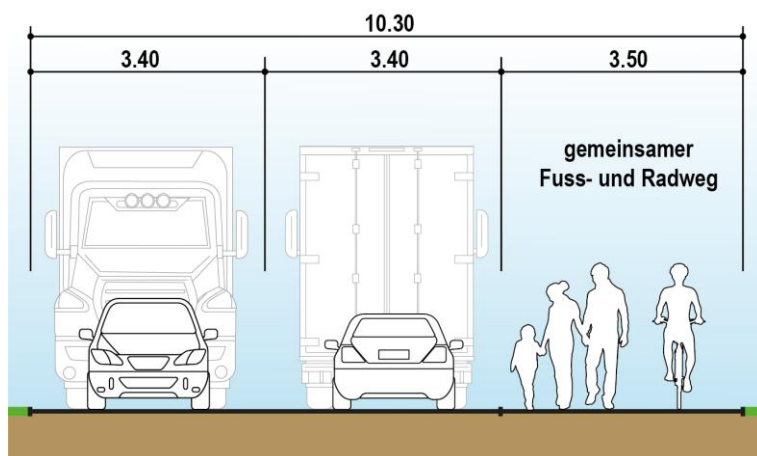


Abbildung 8: Querschnitt Gebertingen (O2)

5.2 St.Gallenkappel/Betzikon (O3)

Die Ortsdurchfahrt St.Gallenkappel und Betzikon weist insgesamt eine Vielzahl an Schwachstellen auf. Während Betzikon nur schwach besiedelt ist, verfügt St.Gallenkappel über eine höhere Siedlungsdichte mit öffentlichen Nutzungen wie Schulen, Kirche und Einkaufsmöglichkeiten.

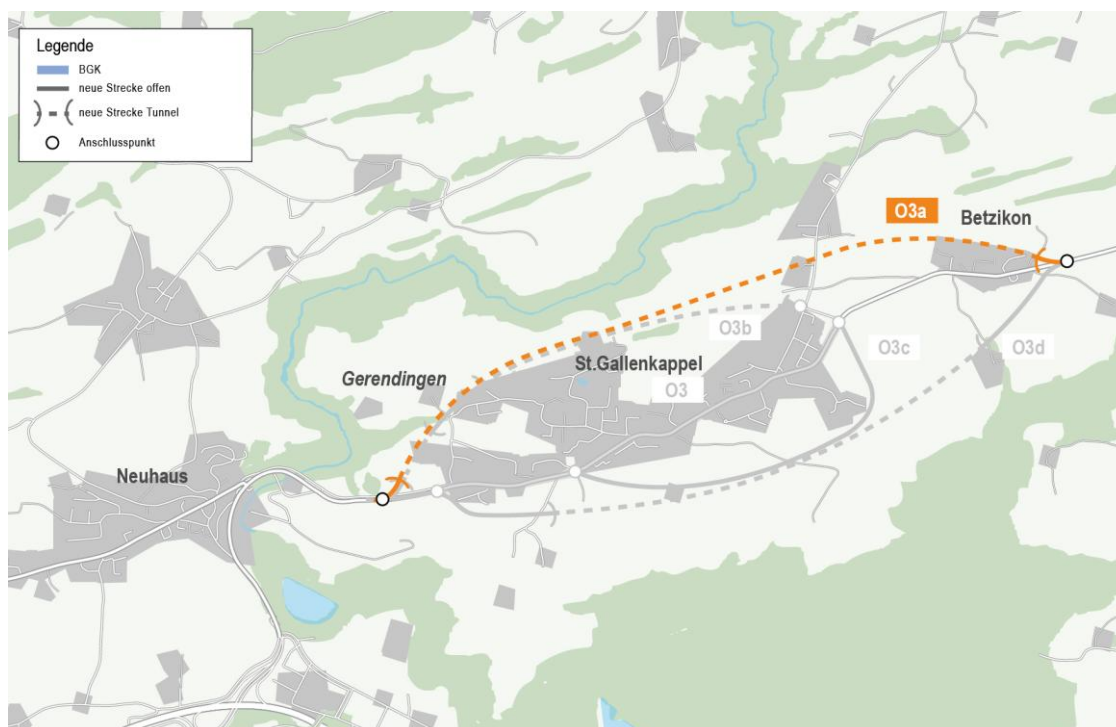


Abbildung 9: Untersuchte Varianten St.Gallenkappel/Betzikon (O3)

Insbesondere für den Veloverkehr ist eine durchgehende und adäquate Infrastruktur von Bedeutung, da beide Ortsteile durch eine kantonale Radroute erschlossen sind. Dies ist aufgrund der topografisch anspruchsvollen Steigungsstrecke im Bereich der Kirche in St.Gallenkappel besonders relevant. Zusätzlich bestehen an mehreren Knoten Defizite hinsichtlich der Sicherheit und Qualität von Querungen und Einmündungen für den Fuss- und Veloverkehr. In St.Gallenkappel kommt zudem eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität in St.Gallenkappel hinzu, da sich entlang der Strasse mehrere Querungsstellen für den Fussverkehr befinden.

Wie in den anderen untersuchten Ortschaften sind auch in St.Gallenkappel die Ortseingänge nur unzureichend erkennbar und gestalterisch schwach ausgebildet, was die Wahrnehmung der Geschwindigkeitsreduktion beeinträchtigt.

Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen beträgt rund 15'700 in St.Gallenkappel und rund 12'200 Fahrzeuge pro Tag in Betzikon.

Für den Abschnitt St.Gallenkappel/Betzikon wurden eine nördliche Tunnelumfahrung von St.Gallenkappel und Betzikon (Variante O3a), ein BGK (Variante O3) sowie eine kürzere Tunnelumfahrung nur von St.Gallenkappel (Variante O3b) untersucht. Obwohl die Variante O3a im Vergleich zum BGK (Variante O3) und zur Umfahrung St.Gallenkappel (Variante O3b) höhere Kosten verursacht, bietet sie deutliche Vorteile hinsichtlich der Gesellschafts- und Umweltindikatoren, insbesondere durch die starke Entlastung der Ortsdurchfahrt. Im Vergleich zur Variante O3b weist die Variante O3a auch aus wirtschaftlicher Sicht Vorteile auf. Zwar sind die Investitionskosten höher, gleichzeitig fallen jedoch die Reisezeiterparnisse sowie die Einsparungen bei den Fahrzeugbetriebskosten grösser aus. Die BGK-Variante (O3) mit einem einseitigen Fuss- und Veloweg auf der Nordseite sowie einem Trottoir auf der Südseite würde zudem erheblichen Landerwerb erfordern, während die bestehenden engen Steigungsstrecken nur schwer zu verbessern wären.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Investitionskosten inklusive Landerwerb für die vertieft geprüften Varianten (inkl. flankierende Massnahmen). Die Kostenschätzungen weisen eine Genauigkeit von ± 30 Prozent auf.

Variante	Investitionskosten
O3 (BGK)	19.6 Mio. Franken
O3a	361.5 Mio. Franken
O3b	191.4 Mio. Franken

Tabelle 1: Kosten für die vertieft geprüften Varianten St.Gallenkappel/Betzikon

Als flankierende Massnahme auf der bestehenden Strasse ist ein reduziertes Strassenprofil mit beidseitigen Trottoirs und Grünstreifen vorgesehen. Die entsprechenden Kosten sind in den oben genannten Angaben enthalten.

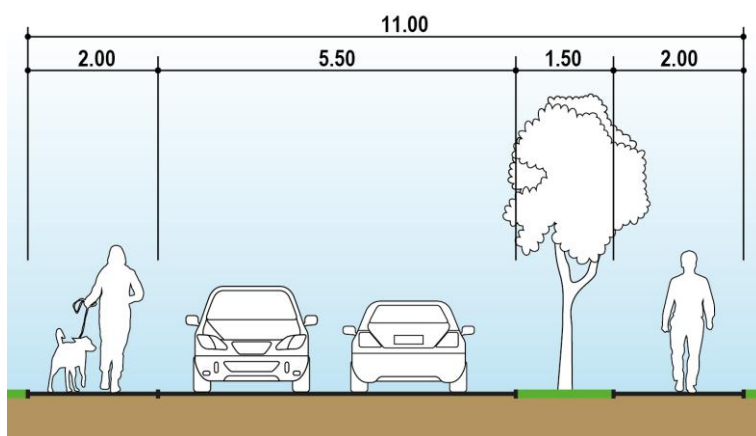


Abbildung 10: Querschnitt Innerortsstrecke St.Gallenkappel/Betzikon (O3)

Die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung zeigen, dass die Variante O3a mit einer Tunnelumfahrung von Betzikon und St.Gallenkappel einen sehr hohen Nutzen generiert, jedoch auch mit entsprechend hohen Kosten verbunden ist. Die BGK-Variante (O3) weist demgegenüber einen deutlich geringeren Nutzen bei gleichzeitig wesentlich tieferen Kosten auf. Insgesamt erzielt die Variante O3a im Vergleich zur BGK-Variante einen rund 7.3-fach höheren Nutzen. Auch im Vergleich zur Variante O3b erzielt die Variante O3a einen rund 5-fach höheren Nutzen.

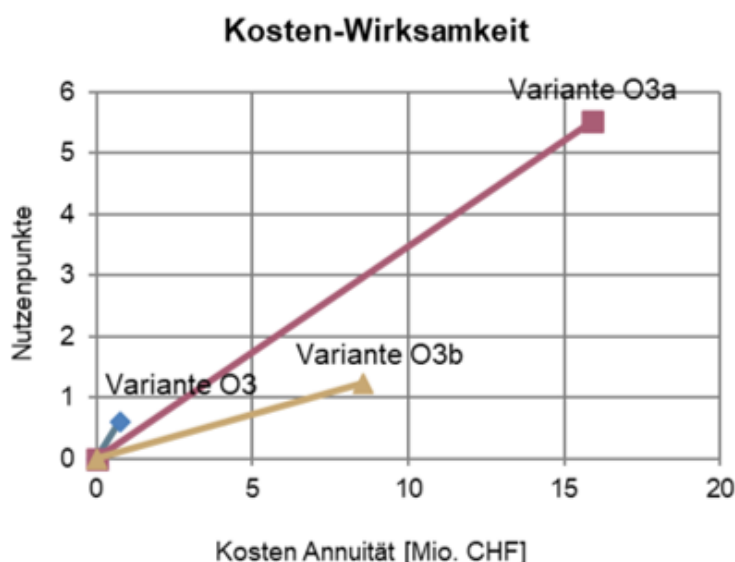


Abbildung 11: Kosten-Wirksamkeit der vertieft geprüften Varianten St.Gallenkappel/Betzikon

Zusammengefasst erweisen sich für die Ortsdurchfahrt St.Gallenkappel und Betzikon folgende Massnahmen als zweckmässig:

- Nordseitige Umfahrung im Tunnel geführt;
- Reduziertes Strassenprofil in der Ortsdurchfahrt mit beidseitigen Trottoirs und einseitigem Grünstreifen.

5.3 Ricken (O1)

5.3.1 Erste Variantenuntersuchung

In Ricken treffen die Verkehrsachsen Wattwil – St.Gallenkappel/Betzikon (Rickenstrasse) und Wattwil – Gommiswald aufeinander bzw. verzweigen sich. Neben mehreren Buslinien führen auch kantonale Velorouten durch den Ort, wobei auf verschiedenen Abschnitten eine adäquate Veloinfrastruktur fehlt.

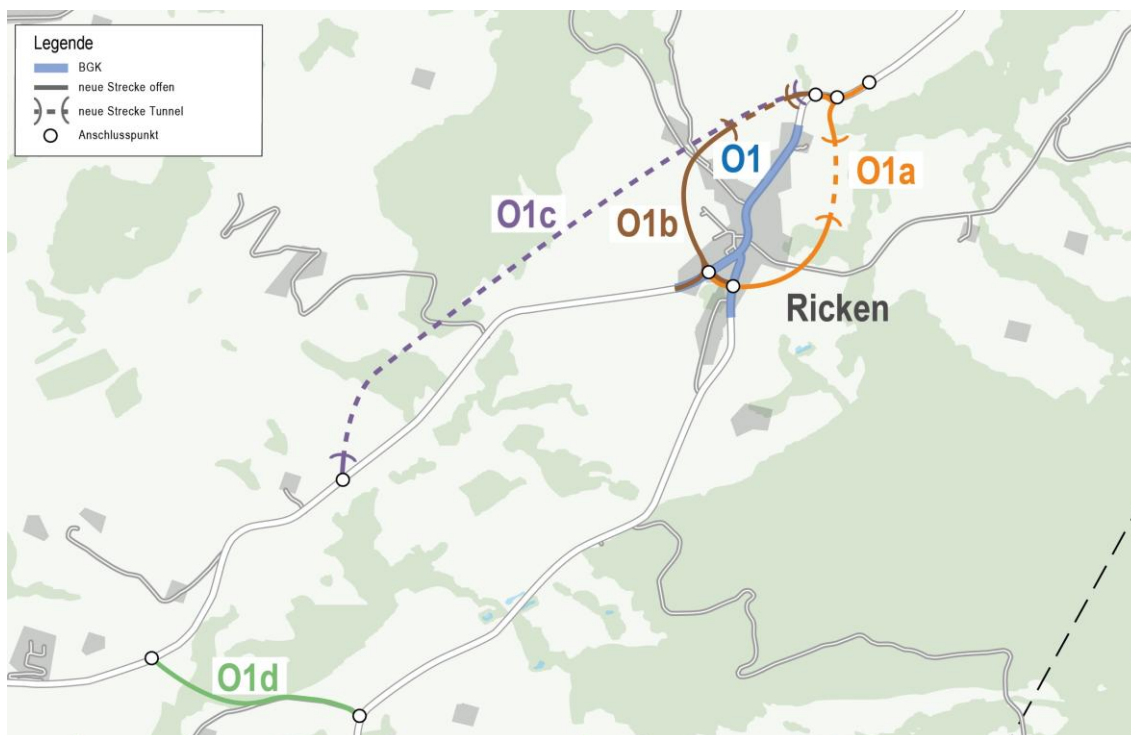


Abbildung 12: Untersuchte Varianten Ricken (O1)

Die Hauptschwachstellen innerhalb der Ortsdurchfahrt liegen im Knotenbereich der beiden Achsen sowie in der Aufenthaltsqualität entlang des Strassenraums. Hinzu kommen unzureichende Platzverhältnisse für den öffentlichen Verkehr, insbesondere im Bereich des Knotens, an dem drei Buslinien sowie eine Nachtbuslinie verkehren. Zudem besteht am östlichen Ortseingang ein Unfallschwerpunkt.

Bei den Bushaltestellen fehlen heute geeignete Querungshilfen für Zufussgehende sowie angemessene Wartebereiche und Abstellmöglichkeiten für Velos.

Durch den nordöstlichen Teil von Ricken (Wattwilerstrasse) verkehren täglich rund 14'800 Fahrzeuge. Am zentralen Knoten verteilt sich der Verkehr in Richtung Eschenbach über die Rapperswilerstrasse mit rund 8'300 Fahrzeugen pro Tag sowie in Richtung Gommiswald über die Uznacherstrasse mit rund 4'100 Fahrzeugen pro Tag. Rund 2'200 Fahrzeuge pro Tag entfallen auf den Quell- und Zielverkehr innerhalb des Orts.

Für den Ortsteil Ricken umfasste der Variantenfächer insgesamt acht Varianten, darunter auch drei Kombinationsvarianten (O1a+O1d, O1b+O1d, O1c+O1d).

Die untersuchten Umfahrungslösungen für Ricken sind zwar in der Lage den Ortskern vom Durchgangsverkehrs entlasten. Die vertiefte Variantenbetrachtung zeigte jedoch, dass gegenüber der BGK-Variante (O1) kein zusätzlicher Nutzen erzielt werden kann. Insgesamt erwies sich die Variante O1 als zweckmässigste und bestmögliche Variante.

5.3.2 Zusatzabklärungen

Vom 22. März bis 30. April 2023 wurde die Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsprozesses zum Variantenstudium befragt. Die Rückmeldungen zeigten, dass der Planungsprozess sowie die präsentierten Variantenfächer von der Mehrheit der Teilnehmenden grundsätzlich nachvollzogen werden konnten.

Anlässlich eines Informationsanlasses im November 2023, an dem die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt wurden, sprach sich jedoch ein grosser Teil der anwesenden Bevölkerung für eine durchgehende Tunnel-Ortsumfahrung von Ricken aus. Vor diesem Hintergrund wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten – insbesondere des Moorschutzgebiets – die modifizierte Variante O1b mit verlängertem Tunnel (O1b mod) sowie die Variante O1c vertieft untersucht.



Abbildung 13: Zusatzabklärung Variante O1b mod

Im Mai 2024 wurde die Bevölkerung darüber informiert, dass die Varianten O1b mod und O1c in der fachlichen Variantenbewertung schlechter abschneiden als die bisherige BGK-Lösung. In der Variantenbewertung zeigte sich, dass gegenüber der ursprünglichen Umfahrvариante O1b, die schlechter abschneidet als das BGK, auch die weiterentwickelten Varianten O1b mod und O1c keinen verhältnismässigen Mehrnutzen nachweisen können. Dies aufgrund von den deutlich höheren Kosten aufgrund der längeren Tunnelführung. Zudem konnte bei der Variante O1c eine Beeinträchtigung des Moorschutzgebiets bzw. des Wasserhaushalts nicht ausgeschlossen werden. Der erforderliche Nachweis der umweltrechtlichen Machbarkeit konnte in der aktuellen Projektphase daher nicht erbracht werden.

Trotz dieser umweltrechtlichen Herausforderungen forderten Teile der lokalen Bevölkerung weiterhin die Prüfung zusätzlicher Ortsumfahrungen, wobei unterschiedliche Vorstellungen zur Linienführung bestanden. Deshalb fand im Februar 2025 ein Austausch mit lokalen Interessengruppen und politischen Parteien statt. In der Folge wurden vier weitere Varianten untersucht, welche die umweltrechtlichen Anforderungen berücksichtigen.

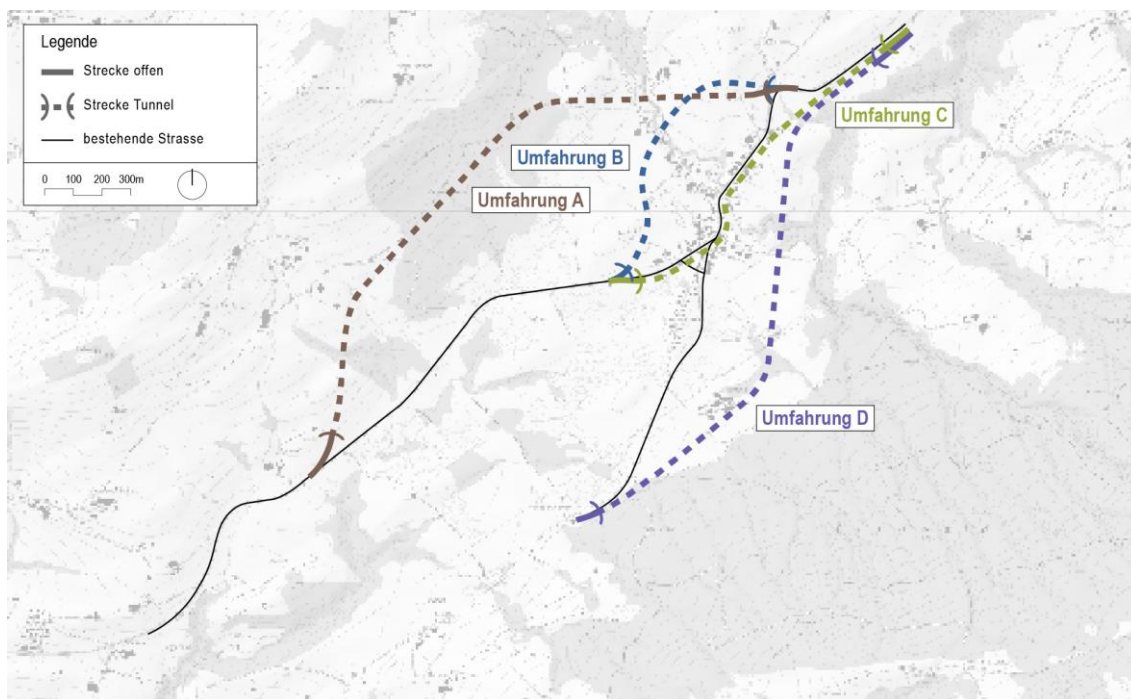


Abbildung 14: Zusatzvarianten anlässlich Workshops im Februar 2025

Die ergänzenden Untersuchungen zeigten, dass die Umfahrungsvarianten A und D aufgrund ihrer langen Tunnelabschnitte mit sehr hohen Kosten verbunden sind, ohne dabei einen wesentlichen zusätzlichen Nutzen gegenüber den ursprünglich untersuchten Varianten zu erzielen.

Die Variante C, die unter der bestehenden Ortsdurchfahrt verlaufen würde, erwies sich insbesondere hinsichtlich der bestehenden Infrastruktur sowie der Aufrechterhaltung der Erschliessung und Verkehrsführung während der Bauzeit als sehr anspruchsvoll.

Die Umfahrungsvariante B weist zudem eine ungünstigere Kosten-Wirksamkeit auf als die bisher am besten bewertete Umfahrungsvariante 01b.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Investitionskosten inklusive Landerwerb für die vertieft geprüften Varianten. Die Kostenschätzungen weisen eine Genauigkeit von ± 30 Prozent auf.

Variante	Investitionskosten
O1 (BGK)	8.4 Mio. Franken
O1b	49.3 Mio. Franken
O1b mod	153.1 Mio. Franken
O1c	270.8 Mio. Franken
O1b+O1d	106.8 Mio. Franken
A	296.9 Mio. Franken
B	153.4 Mio. Franken
C	129.5 Mio. Franken
D	266.1 Mio. Franken

Tabelle 2: Kosten für die vertieft geprüften Varianten Ricken

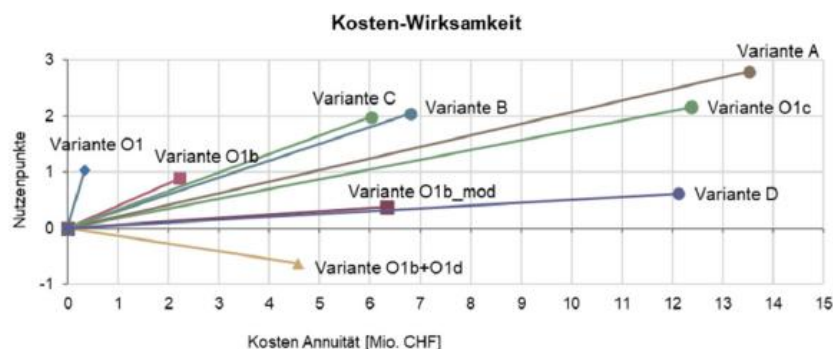


Abbildung 15: Kosten-Wirksamkeit der vertieft geprüften Varianten Ricken

Insgesamt bestätigt die Variantenbewertung, dass die bisherige BGK-Lösung weiterhin als fachlich bevorzugte Variante einzustufen ist. Diese sieht insbesondere folgende Massnahmen vor:

- Gestaltung aller drei Ortseinfahrten mit Elementen zur Torwirkung, beispielsweise begrünten Mittelinseln;
- Umgestaltung des zentralen Knoten in Ricken als Kreisverkehr;
- Erstellung eines gemeinsamen Fuss- und Veloweg auf der Nordseite sowie eines Fusswegs auf der Südseite.

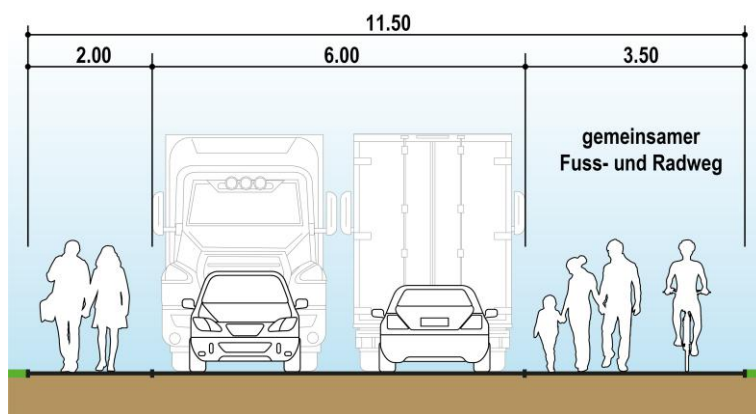


Abbildung 16: Querschnitt Ricken (O1)

5.3.3 Vergleich zum Abschnitt St.Gallenkappel/Betzikon

Die untersuchten Umfahrungsvarianten für das Dorf Ricken führen zwar zu einer gewissen Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr, verursachen jedoch Kosten, die rund 15- bis 18-mal höher sind als jene des vorgesehenen BGKs. In der Kosten-Wirksamkeits-Analyse erzielen sie jedoch lediglich einen etwa doppelt so hohen Nutzen.

Demgegenüber weist die sich als zweckmässig gezeigte Umfahrungsvariante für St. Gallenkappel/Betzikon zwar ebenfalls rund 18-mal höhere Kosten als die BGK-Variante auf, erzielt jedoch einen rund 7.3-fach höheren Nutzen.

Aus fachlicher Sicht erweist sich die Umfahrlösung für St.Gallenkappel/Betzikon als zweck- und verhältnismässig, während eine Umfahrung für das Dorf Ricken aufgrund des vergleichsweise geringen Zusatznutzens nicht als verhältnismässig beurteilt wird.

6 Langtunnel

Im Rahmen der Untersuchungen zum Ausbaukonzept Rickenstrasse wurden zusätzlich verschiedene Langtunnelvarianten geprüft, um deren möglichen Entlastungswirkungen auf die Ortsdurchfahrten und die bestehende Verkehrsachse zu beurteilen.



Abbildung 17: Varianten Langtunnel

Insgesamt wurden drei Langtunnelvarianten entwickelt und hinsichtlich ihrer Linienführung grob untersucht. Für die Prüfung der verkehrlichen Wirkung sowie die anschliessende Variantenbewertung wurden die beiden Varianten L1 und L3 weiterverfolgt. Damit konnten die Auswirkungen sowohl einer sehr langen als auch einer vergleichsweise kürzeren Langtunnelvariante analysiert werden. Die Variante L2 wurde nicht weiter vertieft, da sie hinsichtlich einer lokalen Anbindung in Ricken vergleichbare verkehrlichen Wirkungen wie die Variante L3 aufweist und deshalb keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn erwarten liess.

Die Entlastungswirkung der Langtunnelvarianten in den betroffenen Ortschaften fällt deutlich geringer aus als jene der lokal geführten Umfahrvarianten (siehe Abbildung 18).

Variante	Ricken	Betzikon	St.Gallenkappel
L1	–49%	–61%	–47%
L3	–49%	–61%	–47%
O1b	–83%		
O1b + d	–83%		
O3a		–84%	–65%
O3b		–0%	–67%

Abbildung 18: Vergleich der Entlastungswirkungen Langtunnel/lokalen Umfahrungen



Die nachfolgende Tabelle zeigt die Investitionskosten inklusive Landerwerb. Die Kostenschätzungen weisen eine Genauigkeit von ± 50 Prozent auf.

Variante	Investitionskosten
L1	1'098 Mio. Franken
L2	788 Mio. Franken

Tabelle 3: Kosten für die vertieft geprüften Varianten Langtunnel

Die Kosten der untersuchten Langtunnelvarianten sind sehr hoch und liegen rund zwei- bis dreimal über den Kosten der summierten Einzelvarianten. Für beide Langtunnelvarianten wurde zudem lediglich ein minimaler Ausbau mit einer einzelnen Tunnelröhre im Gegenverkehr berücksichtigt. Abhängig von der zukünftigen Entwicklung der geltenden Normen ist jedoch davon auszugehen, dass zusätzliche Sicherheitsmassnahmen, beispielsweise ein Sicherheitsstollen oder eine zweite Tunnelröhre, erforderlich werden könnten. Dies würde zu nochmals deutlich höheren Kosten führen.

Im Rahmen der Mitwirkung vom 22. März bis 30. April 2023 (siehe Abschnitte 5.3.2 und 7) erachtete eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden die Erwägungen des Tiefbauamtes als nachvollziehbar, die Langtunnelvarianten zwischen Wattwil und Neuhaus nicht weiterzuverfolgen.

7 Mitwirkungen und Infoanlässe

Wie in Abschnitt 5.3.2 erläutert, wurde zwischen dem 22. März bis dem 30. April 2023 zum damaligen Planungsstand eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Dabei hatte die Bevölkerung Gelegenheit, sich zu den vorgeschlagenen Massnahmen und Varianten zu äussern. Insgesamt nahmen über 400 Personen am Mitwirkungsverfahren teil.

Die Rückmeldungen zeigten, dass der Planungsprozess sowie das untersuchte Variantenspektrum von der Mehrheit der Mitwirkenden grundsätzlich nachvollzogen werden konnten.

Eine Mehrheit der Teilnehmenden erachtete zudem den Entscheid als plausibel, auf die Weiterverfolgung einer Langtunnelvariante zwischen Wattwil und Neuhaus zu verzichten.

Auch der Verzicht auf eine Ortsumfahrung für Gebertingen wurden von den meisten Mitwirkenden aufgrund des ungünstigen Verhältnisses zwischen hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen als nachvollziehbar beurteilt. Gleichzeitig wurden zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angeregt, insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Im Dorf St.Gallenkappel findet die Umfahrung, die nördlich um das Siedlungsgebiet führt und den Weiler Betzikon umfährt, die grösste Zustimmung.

Bezüglich des Dorfs Ricken entstand während der Mitwirkungsphase zunächst der Eindruck, dass sich zahlreiche Mitwirkende gegen eine Ortsumfahrung aussprachen. An den Informationsveranstaltungen im Herbst 2023 zeigte sich jedoch, dass eine Umfahrung grundsätzlich gewünscht wird, mehrheitlich jedoch in Form einer Tunnellösung. Nach weiteren Variantenuntersuchungen fand im Februar 2025 ein Workshop mit lokalen Interessenvertretungen und politischen Parteien sowie betroffenen Gemeinden statt.



Die Gemeinden favorisieren weiterhin das BGK als mittelfristige Lösung, erachten langfristig jedoch eine Umfahrung als notwendig. Gleichzeitig besteht Verständnis dafür, dass derzeit keine Umfahrungsvariante weiterverfolgt wird, solange sich diese fachtechnisch nicht als verhältnismässig erweist. Die Gemeinden sprechen sich jedoch dafür aus, dass das Bau- und Umweltschutzdepartement die Entwicklung der Rahmenbedingungen weiterhin beobachtet und das Anliegen bei veränderten Voraussetzungen erneut prüft.

8 Zusammenfassung der Ergebnisse

Aus fachlicher Sicht des kantonalen Tiefbauamtes werden folgende Varianten bzw. Massnahmen zur Weiterbearbeitung empfohlen:

- Die Ausserortsstrecken S1, S2 und S3 sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Anpassungen weiterzuverfolgen.
- In St.Gallenkappel/Betzikon ist die Umfahrungsvariante (O3a) weiterzubearbeiten. Die zugehörigen flankierenden Massnahmen sind gemeinsam mit der Gemeinde weiterzuentwickeln.
- Für Gebertingen wird die Weiterbearbeitung eines Betriebskonzepts vorgeschlagen (Variante O2). Die gestalterischen Elemente an den Ortseingängen sollen durch die Gemeinde betreut und weiter ausgearbeitet werden.
- Im Dorf Ricken stellt sich das BGK (Variante O1) als die fachlich beste Lösung dar. Dieses ist in die nächste Planungsphase zu überführen und gemeinsam durch die Gemeinden Gommiswald und Wattwil weiterzuentwickeln. Die Umfahrung Ricken soll bei veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen in Zukunft erneut geprüft werden.

Für eine effiziente Abwicklung ist eine Gliederung des Ausbaukonzepts in Teil- bzw. Einzelprojekte zu empfehlen, sodass eine weitgehend unabhängige Bearbeitung möglich wird. Die Umsetzung ist dabei konsequent mit den jeweiligen Unterhalts- und Bauprogrammen abzustimmen, um Synergien zu nutzen und eine koordinierte Realisierung sicherzustellen.

9 Weiteres Vorgehen

Unter Vorbehalt der gewünschten Stossrichtung der Regierung wäre bei Weiterverfolgung der fachlichen Variantenempfehlungen (vgl. Abschnitt 8) folgendes Vorgehen möglich:

Es ist vorgesehen, das Ausbaukonzept Rickenstrasse in mehrere Teilprojekte aufzuteilen. Dies erfolgt einerseits aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten und andererseits aufgrund der verschiedenen Zeithorizonte bis zur möglichen Realisierung der einzelnen Massnahmen.

Unter der Annahme, dass keine Einsprachen, Referenden oder weitere Verzögerungen auftreten, kann derzeit mit folgenden Zeitperspektiven gerechnet werden:

- | | |
|---|-----------------|
| – bis Baustart Ausserortsstrecken: | ca. 5–10 Jahre |
| – bis Baustart Betriebs-/Gestaltungskonzepte: | ca. 5–10 Jahre |
| – bis Baustart Umfahrung: | ca. 10–15 Jahre |



In den kommenden Projektphasen soll die Abstimmung mit den bestehenden Unterhalts- und Bauprogrammen weiter vertieft werden, um einen möglichst effizienten und koordinierten Ablauf sicherzustellen.

Die Zuständigkeiten sind wie folgt:

- | | |
|--|--|
| – Vorprojekt Tunnelumfahrung St.Gallenkappel/Betzikon: | Tiefbauamt Kanton St.Gallen; |
| – Betriebskonzept Gebertingen: | Tiefbauamt Kanton St.Gallen; |
| – Betriebs- und Gestaltungskonzept Ricken: | Gemeinden mit Begleitung des
Tiefbauamtes Kanton St.Gallen; |
| – Vorprojekte Ausserortsstrecken S1, S2 und S3: | Tiefbauamt Kanton St.Gallen. |