



GEGENSYNTHESE

Ausbaukonzept Rickenstrasse

Kritische Würdigung des Syntheseberichts vom 16. Juni 2026
mit Fokus auf das Dorf Ricken

KERNAUSSAGE

Das BGK verbessert einzelne Elemente des Strassenraums, löst aber das Hauptproblem Rickens nicht: Es lässt täglich rund 14'800 Fahrzeuge im nordöstlichen Dorfteil und die damit verbundenen Belastungen im Wesentlichen bestehen. Auch wird die Sicherheit bei Gleichbleibenden Fahrzeugzahlen durch das BGK wenn überhaupt, nur minimal, verbessert.

Erstellt auf Grundlage der vorgelegten kantonalen Berichte, Faktenblätter, Präsentationen und lokalen Dokumentationen



Kurzfassung

Die Gegensynthese anerkennt den Handlungsbedarf und die sorgfältige Breite des bisherigen Variantenstudiums. Sie kommt jedoch zu einer anderen planerischen Schlussfolgerung: Das Betriebs- und Gestaltungskonzept O1 darf nicht als abschliessende „beste Lösung“ für Ricken behandelt werden. Es ist höchstens eine kurzfristig bis mittelfristig umsetzbare Sicherheits- und Gestaltungsmassnahme. Parallel ist eine ortsentlastende Lösung als strategisches Projekt offen zu halten und methodisch transparent weiterzuprüfen.

HAUPTBEFUND

Die kantonale Bewertung beantwortet primär die Frage, welche Variante im verwendeten Bewertungsmodell das günstigste Verhältnis von modelliertem Nutzen zu Kosten erzielt. Sie beantwortet nicht überzeugend, welche Lösung das ausgewiesene Kernproblem – Durchgangsverkehr, Lärm, Trennwirkung und Wohnlichkeitsdefizit – dauerhaft beseitigt.

Sieben Schlussfolgerungen

- O1 belässt die Verkehrsbelastung und die Lärmbelastung gemäss kantonalem Faktenblatt im Wesentlichen unverändert.
- Lokale Umfahrungen erzeugen eine klar stärkere Entlastung; für O1b weist der Synthesebericht rund 83 Prozent aus.
- Die Bewertung ist ohne vollständige Offenlegung der Rohdaten, Prognosen, Monetarisierungen und Herleitungen nicht unabhängig reproduzierbar.
- Gleichgewichtete Oberbereiche bedeuten nicht automatisch eine sachgerechte Bewertung: Mehrfachwirkungen, Zielkonflikte und lokale Betroffenheit können im Aggregat verdeckt werden.
- Der Vergleich mit St.Gallenkappel/Betzikon zeigt eine politische und planerische Asymmetrie: Dort wird hohe Entlastungswirkung trotz hoher Kosten als verhältnismässig anerkannt; für Ricken wird die langfristige Entlastungsoption zurückgestellt.
- Die geplante Querschnittsbreite von 11,50 m verschärft in einem eng bebauten Dorfkern die Frage nach Landerwerb, Gebäudeabständen, Ortsbild und tatsächlicher Aufenthaltsqualität.
- Empfohlen wird ein zweistufiger Beschluss: BGK nur als rückbaubare Übergangslösung; gleichzeitig unabhängige Vertiefung einer optimierten Tunnel-/Umfahrungsvariante mit klaren Abbruch- und Weiterführungskriterien.

Empfohlener Beschluss

Der Regierungsentscheid sollte ergänzt werden: Die Umfahrung Ricken wird nicht erst bei unbestimmt „veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen“ wieder geprüft. Stattdessen wird jetzt ein verbindlicher Prüfpfad mit Datengrundlage 2026, Variantenoptimierung, unabhängiger Plausibilisierung und einem definierten Entscheidzeitpunkt vor Abschluss des BGK-Vorprojekts festgelegt.



1. Auftrag, Gegenstand und Beurteilungsmassstab

Diese Gegensynthese prüft den kantonalen Synthesebericht RRB 2026/483 nicht als technische Zweitprojektierung. Sie untersucht, ob die publizierte Begründung die Auswahl von O1 als fachlich beste Lösung für Ricken nachvollziehbar, konsistent und strategisch tragfähig stützt.

1.1 Verwendete Unterlagen

Grundlage sind insbesondere der Synthesebericht vom 16. Juni 2026, die kantonalen Präsentationen 2023 und 2024, die Faktenblätter zu O1/O1b/O1b mod und zur Variantenbewertung, das Stakeholderformular, die lokale Dokumentation vom Juni 2024, der Landschaftsqualitätsbericht sowie ergänzende überschlägige Längen- und Fahrzeitberechnungen. Eine vollständige technische ZMB mit sämtlichen Rohdaten, Verkehrsmodellen und Berechnungsblättern lag nicht vor.

1.2 Prüfprinzipien

- Zielerreichung: Wird die Belastung der Ortsdurchfahrt tatsächlich reduziert?
- Transparenz: Sind Datengrundlagen und Rechenschritte nachvollziehbar?
- Gleichbehandlung: Werden Ricken und andere Ortsdurchfahrten nach konsistenten Massstäben beurteilt?
- Robustheit: Bleibt die Rangfolge bei plausiblen anderen Annahmen bestehen?
- Zukunftsfähigkeit: Verhindert eine kurzfristige Lösung spätere bessere Optionen?
- Verhältnismässigkeit: Werden Kosten, Nutzen, Eingriffe und zeitliche Staffelung gemeinsam beurteilt?

1.3 Abgrenzung und Belegstatus

Kantonale Zahlen werden als solche zitiert. Eigene Aussagen sind als Schlussfolgerung, Forderung oder überschlägige Einordnung formuliert. Die in „Chat GPT Berechnungen“ enthaltenen Längen und Fahrzeiten sind Näherungen aus Grafiken; sie werden nicht als belastbare Projektwerte verwendet. Vor einem politischen oder rechtlichen Einsatz sind sämtliche Zahlen anhand der Original-ZMB und der aktuellen Verkehrsmodelle zu verifizieren.



2. Unbestrittene Ausgangslage

Sachverhalt	Kantonale Angabe	Bedeutung
Verkehr Wattwilerstrasse	rund 14'800 Fahrzeuge/Tag	Sehr hohe Belastung im Verhältnis zur dörflichen Struktur.
Verteilung am Knoten	ca. 8'300 Richtung Eschenbach; ca. 4'100 Richtung Gommiswald; ca. 2'200 Quell-/Zielverkehr	Der überwiegende Anteil ist nicht innerörtlicher Quell-/Zielverkehr.
Schwachstellen	Knoten, Aufenthaltsqualität, ÖV-Platzverhältnisse, fehlende Querungshilfen, östlicher Unfallschwerpunkt	Das Problem ist gleichzeitig verkehrlich, sicherheitsbezogen und siedlungsräumlich.
Zeithorizont	BGK 5–10 Jahre; Umfahrung 10–15 Jahre bis Baustart	Auch die bevorzugte Lösung wirkt nicht kurzfristig; Übergangsmassnahmen sind ohnehin nötig.

Quelle: Synthesebericht, S. 13 und 19.

2.1 Verkehrsberechnung von Andreas Ricklin

Andreas Ricklin hat die Werte der permanenten Messstelle Hummelwald für 1996 bis 2021 zusammengestellt. Danach stieg der Jahresmittelwert von 8'323 Fahrzeugen pro Tag (1996) auf 12'714 (2021). Das entspricht einer absoluten Zunahme von 4'391 Fahrzeugen pro Tag beziehungsweise 52,76 Prozent. Über 25 Jahre entspricht dies rechnerisch einer mittleren jährlichen Wachstumsrate von rund 1,71 Prozent.

Rechengrösse	Berechnung	Ergebnis
Absolute Zunahme	$12'714 - 8'323$	4'391 Fahrzeuge/Tag
Prozentuale Zunahme	$4'391 \div 8'323 \times 100$	52,76 %
Mittlere jährliche Rate	$(12'714 \div 8'323)^{(1/25)} - 1$	ca. 1,71 % p.a.
Jährliche Querschnittsbelastung 2021	$12'714 \times 365$	ca. 4,64 Mio. Fahrzeugbewegungen



5. Verkehrsentwicklung Rickenstrasse

Jahr	Jahresmittel pro Tag	Tägliche Zunahme	Jährliche Querschnittsbelastungen	Datum	Ereignis
1995	8'323		2'040'150	1995	Eröffnung Umfahrung Neudorf/Floz
1997	8'645	317	3'153'557	1997	Eröffnung Umfahrung Neudorf/Floz
1998	8'787	157	3'210'756		
1999	8'977	80	3'240'057		
2000	9'126	249	3'340'335		
2001	9'245	119	3'374'447	01.01.2001	Einführung LSVa
2002	9'594	-251	3'582'797		
2003	9'205	211	3'359'838	01.10.2003	Eröffnung AS3 Jona - Schmalen
2004	9'637	432	3'690'234		
2005	9'979	471	3'896'455	01.01.2005	1. LSVa-Erhöhung
2006	10'192	314	3'719'977	2006	Eröffnung Umfahrung Bazenheid
2007	10'476	284	3'823'888		
2008	10'487	11	3'838'080	01.01.2008	2. LSVa-Erhöhung
2009	10'670	383	3'967'520		

permanente Messstelle Hummelwald.

**Bevölkerungszunahme
=
Verkehrszunahme**

Jahr	Jahresmittel pro Tag	Tägliche Zunahme	Jährliche Querschnittsbelastungen	Datum	Ereignis
2010	10'779	-91	3'934'492		
2011	11'204	515	4'122'474		
2012	11'133	-161	4'074'680		
2013	11'242	100	4'103'184		
2014	11'583	341	4'227'686		
2015	11'704	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	4'457'012		
2020	11'928	-313	4'355'524	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: https://www.sg.ch/bauen/infobau/verkehrszahlen.html					
Neuere Zahlen sind noch nicht veröffentlicht					

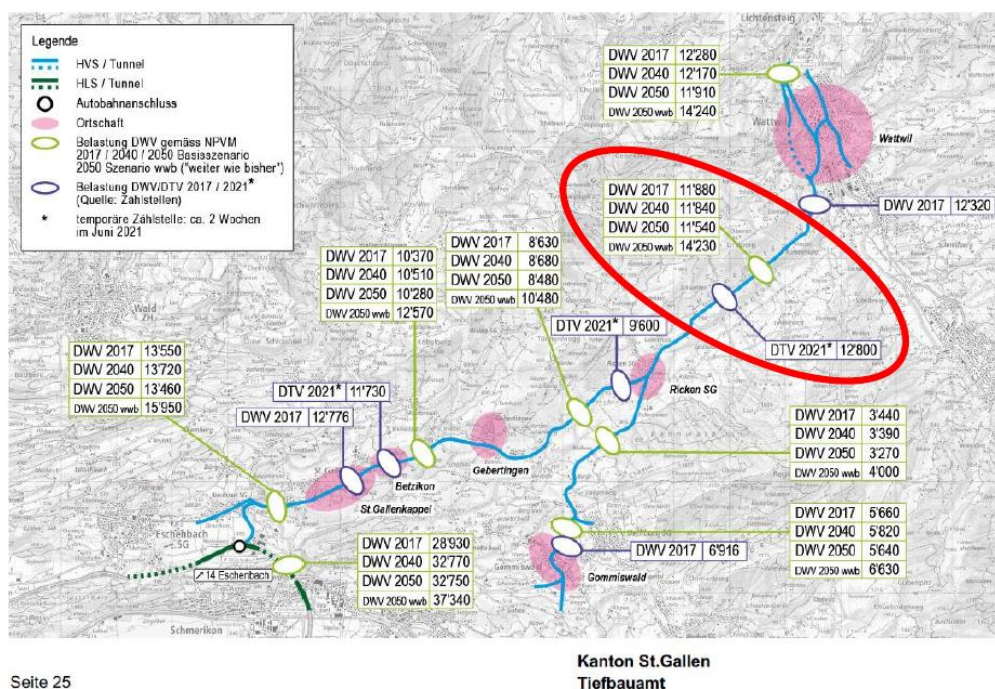
Abbildung 1: Verkehrsentwicklung an der permanenten Messstelle Hummelwald nach der Zusammenstellung von Andreas Ricklin (1996–2021). Quelle: Ricklin 2024, S. 8.

Einordnung: Die arithmetische Zunahme von 52,76 Prozent ist aus den dargestellten Anfangs- und Endwerten korrekt. Die Aussage „Bevölkerungszunahme = Verkehrszunahme“ ist dagegen keine nachgewiesene Kausalberechnung. Für eine Ursachenanalyse wären unter anderem Bevölkerungsdaten im Einzugsgebiet, Strassennetzänderungen, LSVa-/Flotteneffekte, Pendler- und Güterverkehr sowie Messstellenkonsistenz statistisch zu prüfen. Auch der pandemie- und umfahrungsgeprägte Endwert 2021 verlangt eine Aktualisierung mit den Jahren 2022–2025.



2.2 Verkehrsprognosen und räumliche Differenzierung

Die von Ricklin übernommene kantonale Prognosegrafik weist für den Raum Ricken unterschiedliche Belastungen je Querschnitt aus. Im markierten Korridor erscheinen für 2017 rund 11'880 beziehungsweise 12'280 Fahrzeuge an angrenzenden Querschnitten; für 2050 werden im Basisszenario rund 11'540 beziehungsweise 11'910 und im Szenario „weiter wie bisher“ rund 14'230 beziehungsweise 14'240 Fahrzeuge ausgewiesen. Dies unterstreicht, dass DTV/DWV, Messstelle, Szenario und Querschnitt nicht vermischt werden dürfen.



Seite 25

Abbildung 2: Kantonale Verkehrsbelastungen und Prognosen, von Andreas Ricklin hervorgehoben. Quelle: Ricklin 2024, S. 9; darin Kanton St.Gallen, Tiefbauamt.

ERFORDERLICHE AKTUALISIERUNG

Vor dem Variantenentscheid ist eine konsistente Zeitreihe 1996–2025 mit einheitlicher Messdefinition sowie eine Prognose 2050 je Verkehrsrelation vorzulegen. Nur so lässt sich beurteilen, wann die im Regierungsbeschluss erwähnten „veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen“ tatsächlich eintreten.



3. Was der Synthesebericht richtig erkennt

- Die Rickenstrasse ist eine kantonal bedeutende, stark belastete Achse; weiterer Verkehrszuwachs wird erwartet.
- Für Ricken bestehen Defizite bei Verkehrssicherheit, Fuss-/Veloverkehr, Bushaltestellen und Aufenthaltsqualität.
- Umfahrungen können den Ortskern vom Durchgangsverkehr entlasten.
- Die lokale Bevölkerung wünscht mehrheitlich eine Tunnellösung; der anfängliche Eindruck aus der Mitwirkung war insoweit nicht belastbar.
- Die Gemeinden sehen das BGK als mittelfristige Lösung, halten langfristig aber eine Umfahrung für notwendig.
- Kostenprognosen sind in dieser Projektphase erheblich unsicher (lokale Varianten ± 30 Prozent; Langtunnel ± 50 Prozent).

Diese Punkte bilden eine tragfähige gemeinsame Basis. Die Differenz liegt nicht in der Diagnose, sondern in der Gewichtung der Ziele und in der Konsequenz, die daraus gezogen wird.

4. Kernkritik: O1 behandelt Symptome, nicht die Ursache

Ziel	O1 (BGK)	Umfahrung O1b/O1b mod
Durchgangsverkehr reduzieren	Nein; gleichbleibende Verkehrsbelastung	Erhebliche Entlastung des Dorfkerns
Lärm reduzieren	Nein; unverminderte Lärmbelastung	Geringere Lärmbelastung im Dorfkern
Wohnlichkeit erhöhen	Nur minimale Verbesserung	Wohnlichkeit im Kern wird erhöht
Fuss-/Veloinfrastruktur	Beidseitige Fussangebote und gemeinsamer Fuss-/Radweg	Beidseitige Trottoirs; spezielle Veloinfrastruktur je nach Variante ungenügend
Kosten/Bauzeit	deutlich günstiger und einfacher	deutlich teurer, längere Bauzeit und Risiken

Quelle: kantonale Faktenblätter O1, O1b und O1b mod.

BEWERTUNG

O1 kann die Sicherheit einzelner Bewegungen verbessern. Es kann aber nicht gleichzeitig als Lösung der Verkehrsbelastung dargestellt werden, wenn diese gemäss eigener Bewertung gleichbleibt. Eine Gestaltungslösung und eine Entlastungslösung erfüllen unterschiedliche Hauptzwecke.

4.1 Der Querschnitt ist kein neutraler Eingriff

Der Synthesebericht zeigt für Ricken einen Querschnitt von insgesamt 11,50 m (2,00 m Fussweg, 6,00 m Fahrbahn und 3,50 m gemeinsamer Fuss-/Radweg). In einem eng bebauten Ortsbereich ist deshalb vor der Variantenfestlegung parzellenscharf darzustellen: erforderlicher Landerwerb,



Abstände zu Fassaden, Stützbauten, Auswirkungen auf Zufahrten und Parkierung, Baumöglichkeiten, Winterdienst, Schneeräume sowie die verbleibende Qualität des Strassenraums. **Ohne diese Darstellung bleibt „Aufwertung“ eine Zielbehauptung.**

Quelle: Synthesebericht, Abb. 16, S. 16.

5. Methodische Schwächen und offene Fragen

5.1 Fehlende Reproduzierbarkeit

Das Faktenblatt nennt 18 Indikatoren, eine Skala von –15 bis +15 und verschiedene Gewichtungen. Nicht publiziert sind jedoch in den vorliegenden Unterlagen die vollständigen Ausgangsdaten, Transformationsfunktionen, Schwellenwerte, Verkehrsmodellannahmen, Bezugsjahre, Diskontierung, Annuitätenparameter und die Herleitung jeder Einzelpunktzahl. Damit ist das Resultat verständlich beschrieben, aber nicht unabhängig nachrechenbar.

5.2 Aggregation verdeckt Zielkonflikte

Bei Gleichgewichtung erhalten Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt je 33,3 Prozent. Innerhalb der Bereiche werden je sechs Indikatoren mit 5,6 Prozent gewichtet. Dadurch kann eine sehr starke Verbesserung der Wohnlichkeit mit negativen Bewertungen an anderer Stelle rechnerisch kompensiert werden. Politisch zentral ist aber nicht nur die Summe, sondern ob Mindestziele erreicht werden. Für eine Ortsdurchfahrt sollte „spürbare Reduktion von Durchgangsverkehr und Lärm“ als eigenständiges Muss-Kriterium geprüft werden.

5.3 Risiko von Doppelzählungen

Längere Wege wirken potenziell gleichzeitig in W2 Reisezeit, W7 Fahrzeugbetriebskosten und U2 Luft/Klima negativ. Umgekehrt wirken Verkehrsreduktionen in G3 Sicherheit, G5 Wohnlichkeit und U1 Lärm positiv. Ohne Korrelations- und Doppelzählungsprüfung ist unklar, ob beide Seiten symmetrisch erfasst sind. Die Publikation sollte eine Wirkungslandkarte und eine Doppelzählungskontrolle enthalten.



5.4 Bemerkenswerte Sensitivität

Gewichtung	O1	O1b	O1b mod	Interpretation
33/33/33	1,03	0,89	0,38	O1 knapp vor O1b
Gesellschaft 60 %	2,52	4,38	4,91	Umfahrungen klar besser
Wirtschaft 60 %	−0,05	−1,37	−2,96	O1 besser
Umwelt 60 %	0,62	−0,33	−0,80	O1 besser

Quelle: Faktenblatt Variantenbewertung. Die Rangfolge hängt damit wesentlich von normativen Gewichtungen ab. Bei stärkerer gesellschaftlicher Gewichtung ist O1 nicht die beste Variante. Dies sollte als politischer Zielentscheid offengelegt und nicht allein als fachtechnisch eindeutiges Resultat kommuniziert werden.



6. Vergleich Ricken – St.Gallenkappel/Betzikon

Der Synthesebericht rechtfertigt O3a damit, dass die Umfahrung gegenüber dem dortigen BGK rund 7,3-mal mehr Nutzen erzeugt, obwohl sie ebenfalls rund 18-mal teurer ist. In Ricken seien Umfahrungen 15- bis 18-mal teurer, erzielten aber nur etwa den doppelten Nutzen. Dieser Vergleich ist rechnerisch relevant, wirft aber vier Fragen auf:

- Sind Nutzenpunkte zwischen zwei unterschiedlich strukturierten Ortsabschnitten ohne Weiteres vergleichbar?
- Werden lokale Betroffenheit, Bebauungsnähe und Trennwirkung mit derselben räumlichen Auflösung erfasst?
- Warum wird in Ricken ein BGK mit unveränderter Verkehrs- und Lärmbelastung als „bestmöglich“ bezeichnet, statt als günstige Zwischenlösung?
- Wurde geprüft, ob eine optimierte Ricken-Variante zwischen O1b und den sehr langen Varianten A/D ein besseres Verhältnis erreichen kann?

Aspekt	Ricken	St.Gallenkappel/Betzikon
Verkehrsmenge	ca. 14'800 auf Wattwilerstrasse	ca. 15'700 in St.Gallenkappel; 12'200 in Betzikon
Lokale Umfahrungswirkung	O1b ca. –83 % im ausgewiesenen Abschnitt	O3a ca. –65 % St.Gallenkappel und –84 % Betzikon
Planungsentscheid	BGK weiter; Umfahrung zurückgestellt	Tunnelumfahrung weiterbearbeiten
Kernaussage	Kosten-Wirksamkeit ungünstig	hoher Zusatznutzen rechtfertigt hohe Kosten

Quellen: Synthesebericht, S. 10–12 und 16–17.

FOLGERUNG

Der unterschiedliche Entscheid kann sachlich begründbar sein. Die vorgelegte Synthese liefert aber nicht genügend Detail, um zu prüfen, ob er aus vergleichbaren Messgrössen, räumlichen Abgrenzungen und Zielwerten hervorgeht.



7. Varianten A–D: zu wenig dokumentiert für einen Abschluss

Variante	Investitionskosten (±30 %)	Publizierte Hauptbegründung
A	296,9 Mio. Fr.	langer Tunnel; sehr hohe Kosten; kein wesentlicher Zusatznutzen
B	153,4 Mio. Fr.	ungünstigere Kosten-Wirksamkeit als O1b
C	129,5 Mio. Fr.	Bau unter Ortsdurchfahrt; Erschliessung und Verkehrsführung anspruchsvoll
D	266,1 Mio. Fr.	langer Tunnel; sehr hohe Kosten; kein wesentlicher Zusatznutzen

Quelle: Synthesebericht, S. 15.

Für eine politische Ausschlussentscheidung genügen diese Kurzbegründungen nicht. Erforderlich sind je Variante mindestens Linienlänge, Tunnel-/Tagbaulänge, Portallagen, Anschlussknoten, Verkehrsströme je Relation, Entlastung je Dorfabschnitt, Reisezeiten, Bauphasen, geologische Hauptrisiken, Landbedarf, Schutzgüter, Kostenstruktur und Optimierungspotenzial. Besonders Variante C wird mit baulicher Schwierigkeit, nicht mit nachgewiesener Unmachbarkeit verworfen. Schwierigkeit ist ein Risiko- und Kostenfaktor, aber kein Ersatz für eine vertiefte Machbarkeitsprüfung.



RRB 2026/483 / Beilage

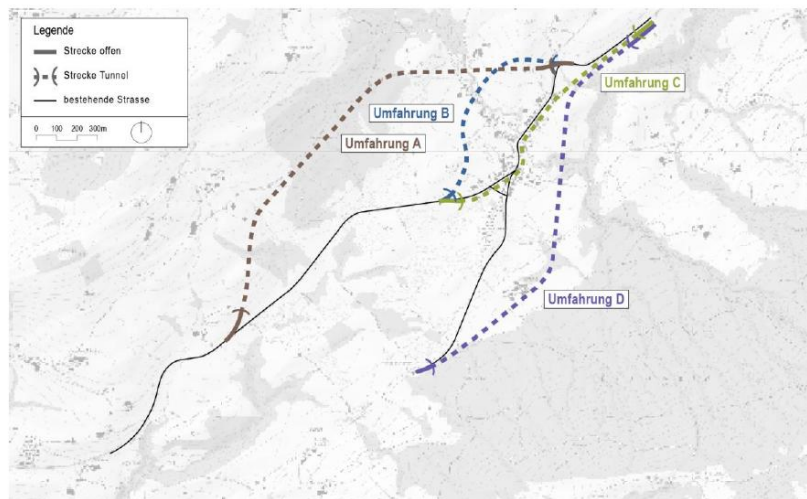


Abbildung 14: Zusatzvarianten anlässlich Workshops im Februar 2025

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



7.1 Überschlägige Längen- und Fahrzeitberechnungen

Die ergänzenden Berechnungen aus dem bereitgestellten Dokument „Chat GPT Berechnungen“ wurden anhand der Massstäbe und schematischen Linienführungen der Grafiken vorgenommen. Sie sind als Orientierung, nicht als Projektierung zu verstehen:

Variante	geschätzte Tunnellänge	überschlägige Fahrzeitwirkung
O3a	ca. 2,2 km	ca. 1:55–2:30 Min. Ersparnis gegenüber Ortsdurchfahrt
O3b	ca. 1,4 km	keine separate Fahrzeitberechnung vorgelegt
A	ca. 2,2 km	ca. 50–70 Sek. Ersparnis; primär durch gleichmässige Fahrt
B	ca. 1,0 km	keine separate Fahrzeitberechnung vorgelegt
C	ca. 1,2 km	keine separate Fahrzeitberechnung vorgelegt
D	ca. 2,0 km	keine separate Fahrzeitberechnung vorgelegt

Annahmen der Berechnung: Für O3a heutige Strecke ca. 3,0–3,2 km bei durchschnittlich 45–50 km/h, neue Umfahrung ca. 2,3–2,4 km mit 80 km/h im Tunnel. Für A heutige Ortsdurchfahrt ca. 2,1 km bei 45–50 km/h, Tunnelvariante ca. 2,2 km bei 80 km/h. Portalanschlüsse, Beschleunigung, Tunneltempo und definitive Linienführung sind nicht abschliessend bekannt. Die Unsicherheit beträgt je nach Grafik ungefähr ± 50 bis 200 m; die Zeitwerte sind entsprechend sensitiv.

METHODISCHE KONSEQUENZ

Der Kanton sollte für alle Varianten dieselbe nachvollziehbare Reisezeitmatrix veröffentlichen – getrennt nach Wattwil–Eschenbach, Wattwil–Gommiswald, regionalem Durchgangsverkehr und Quell-/Zielverkehr Ricken. Eine pauschale Bewertung von Reisezeit und Fahrzeugkosten reicht nicht.

8. Langtunnel: kein Ersatz, aber strategische Option

Die Langtunnelvarianten L1 und L3 reduzieren den Verkehr gemäss Synthesebericht in Ricken um rund 49 Prozent, in Betzikon um rund 61 Prozent und in St.Gallenkappel um rund 47 Prozent. Das ist geringer als bei lokalen Umfahrungen, aber regional bedeutsam. Die geschätzten Kosten betragen 1'098 Mio. Franken für L1 und 788 Mio. Franken für L2 beziehungsweise die in Tabelle 3 bezeichnete zweite vertiefte Variante; die Bezeichnung ist im Berichtstext und in der Tabelle nicht vollständig konsistent, da zuvor L1 und L3 als weiterverfolgt genannt werden, die Kostentabelle aber L1 und L2 ausweist.

Quelle: Synthesebericht, S. 17–18.

REDAKTIONELLER PRÜFPUNKT



Die Variantenbezeichnung der Langtunnel-Kostentabelle sollte durch den Kanton berichtigt oder erläutert werden. Solche Inkonsistenzen erschweren die Nachvollziehbarkeit.

Ein Langtunnel ist unter heutigen Kostenannahmen keine kurzfristige Alternative. Er sollte dennoch nicht als erledigt gelten, wenn regionale Netzwirkungen, Wintersicherheit, Güterverkehr, Bahn-/Infrastruktur-Synergien oder veränderte Sicherheitsnormen künftig neu beurteilt werden. Solche Zusatznutzen sind derzeit Ideen, keine nachgewiesenen Projektvorteile; sie gehören in eine separate strategische Machbarkeitsstudie.



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 Umfahrungsvarianten (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

Abbildung 4: Langtunnelvarianten und ausgewiesene Entlastungswirkungen gegenüber lokalen Umfahrungen. Quelle: Synthesebericht 2026, S. 17.



9. Landschaft, Umwelt und Moorschutz

Der Schutz von Mooren, Gewässern, Grundwasser, Kulturlandschaft und Naherholungsräumen ist ein zwingender Rahmen. Der Landschaftsqualitätsbericht beschreibt den Raum am Ricken als vielfältige Kulturlandschaft mit prägenden Strukturen und Schutzwerten. Daraus folgt weder automatisch ein Tunnel noch automatisch ein Verzicht. Notwendig ist eine vergleichende Umweltbilanz über Bau und Betrieb.

- Portale, Anschlussknoten und offene Trassenabschnitte parzellenscharf bewerten.
- Hydrogeologische Auswirkungen auf Moor- und Wasserhaushalt mit Sondierungen statt nur mit Ausschlussannahmen prüfen.
- Bauemissionen und graue Energie der Tunnellösung den dauerhaften Betriebs-, Lärm- und Flächenwirkungen des BGK gegenüberstellen.
- Landschaftszerschneidung, Landwirtschaftsflächen und Naherholung als räumliche Kartenbilanz ausweisen.
- Vermeidungs-, Minderungs- und Ersatzmassnahmen samt Kosten in die Varianten einrechnen.

Die Variante O1c wurde zurückgestellt, weil eine Beeinträchtigung des Moorschutzgebiets beziehungsweise des Wasserhaushalts nicht ausgeschlossen und der umweltrechtliche Machbarkeitsnachweis in der aktuellen Phase nicht erbracht werden konnte. „Nicht ausgeschlossen“ ist jedoch nicht gleichbedeutend mit „nachgewiesen unzulässig“. Für einen definitiven Ausschluss braucht es eine dem Entscheidungsgewicht angemessene Untersuchungstiefe.

10. Mitwirkung und demokratische Legitimation

Der Bericht korrigiert selbst den anfänglichen Eindruck, zahlreiche Mitwirkende seien gegen eine Ortsumfahrung: An den Informationsveranstaltungen zeigte sich ein grundsätzlicher Wunsch nach einer Umfahrung, mehrheitlich als Tunnel. Gleichzeitig favorisieren die Gemeinden das BGK mittelfristig und halten langfristig eine Umfahrung für notwendig. Daraus folgt kein automatischer Anspruch auf eine bestimmte Variante, wohl aber ein Anspruch auf eine transparente, ergebnisoffene Behandlung des Langfristziels.

10.1 Erforderliche Transparenz

- Veröffentlichung der vollständigen Bewertungsmatrix mit Rohdaten und Erläuterungen.
- Dokumentation, welche Eingaben aus Mitwirkung, Informationsanlässen und Workshop übernommen, modifiziert oder verworfen wurden.
- Separate Darstellung der Positionen von direkt betroffener Bevölkerung, Gemeinden, Parteien und übrigen Teilnehmenden.
- Rückmeldung zu jeder wesentlichen Forderung mit fachlicher Begründung.
- Öffentliche Variantenwerkstatt vor Festlegung des BGK-Vorprojekts.



11. Alternative Synthese

GEGENSYNTHESE

Ricken benötigt kurzfristig Sicherheitsmassnahmen, mittelfristig ein sorgfältig begrenztes und rückbaubares BGK und langfristig eine echte Entlastung vom Durchgangsverkehr. Diese drei Ebenen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

11.1 Kurzfristig (0–3 Jahre)

- Unfallschwerpunkt östlicher Ortseingang prioritär entschärfen.
- Sichere Querungen, Haltestellenzugänge und provisorische Tempomassnahmen umsetzen.
- Lärm-, Geschwindigkeits- und Schwerverkehrsmonitoring mit öffentlich zugänglichen Messdaten einrichten.
- Lastwagenströme nach Quelle/Ziel, Tageszeit und Fahrzeugkategorie erheben; rechtlich zulässige Lenkungsoptionen prüfen.

11.2 Mittelfristig (3–10 Jahre)

- BGK nur dort realisieren, wo es nachweislich Sicherheit und Aufenthaltsqualität verbessert.
- Eingriffe so planen, dass spätere Umfahrung und Rückbauoptionen nicht verbaut werden.
- Vor Landerwerb eine parzellenscharfe Wirkungs- und Eigentumsfolgenanalyse vorlegen.
- Messbare Ziele festlegen: Geschwindigkeit, Unfallrisiko, Querbarkeit, Lärm, Aufenthaltsqualität und ÖV-Betrieb.

11.3 Parallel: verbindlicher Prüfpfad Umfahrung

- O1b, O1b mod, B und C sowie mindestens eine optimierte Hybridvariante auf einheitlicher Datengrundlage vergleichen.
- Eine unabhängige Zweitprüfung der Verkehrsmodellierung und Kosten-Wirksamkeit beauftragen.
- Mindestziel für Entlastung des belasteten Dorfabschnitts definieren (politisch festzulegen).
- Portal- und Anschlussvarianten optimieren, um Umwege, Schutzkonflikte und offene Trassen zu reduzieren.
- Entscheid spätestens vor Abschluss des BGK-Vorprojekts fällen; nicht erst bei unbestimmt veränderten Rahmenbedingungen.



12. Forderungen an Regierung und Tiefbauamt

Nr.	Forderung	Nachweis / Ergebnis
1	Vollständige Offenlegung der ZMB-Grundlagen	reproduzierbare Bewertungsmatrix, Verkehrsmodell, Kostenannahmen
2	BGK als Übergangslösung klassieren	Planungsbeschluss mit Rückbau- und Kompatibilitätsklausel
3	Unabhängige Plausibilisierung	externer Review von Methodik, Doppelzählungen und Sensitivität
4	Optimierungsrunde für Umfahrungen	einheitliche Variantensteckbriefe O1b/O1b mod/B/C/Hybrid
5	Parzellenscharfe BGK-Folgenanalyse	Landbedarf, Gebäudenähe, Zufahrten, Ortsbild, Bauphasen
6	Verkehrs- und Umweltmonitoring	jährlicher öffentlicher Bericht mit Schwellenwerten
7	Verbindlicher Wiedervorlagezeitpunkt	politischer Variantenentscheid vor BGK-Bauprojekt
8	Korrektur Langtunnel-Bezeichnung	eindeutige Zuordnung von L1/L2/L3 und Kosten

13. Entscheidungsmatrix für die nächste Phase

Prüffeld	Mindestanforderung	Konsequenz bei Nichterfüllung
Entlastung	quantifizierte Wirkung je Dorfabschnitt und Verkehrsrelation	Variante nicht als Entlastungslösung bezeichnen
Sicherheit	RSI-basierte Risikoreduktion für alle Verkehrsträger	Massnahmen nachschärfen
Lärm/Wohnlichkeit	Immissionsprognose an repräsentativen Fassaden	zusätzliche Schutz-/Entlastungsmassnahmen
Machbarkeit	Geologie, Hydrologie, Bauphasen, Anschlüsse	Vertiefung oder begründeter Ausschluss
Kosten	Lebenszyklus, Bandbreite, Risiken, Finanzierung	keine definitive Rangfolge
Umwelt	Schutzgüterbilanz inkl. Vermeidung/Minderung/Ersatz	Linie optimieren oder verwerfen
Robustheit	mehrere Gewichtungen und Szenarien	bei Rangwechsel politischer Zielentscheid
Mitwirkung	nachvollziehbare Behandlung zentraler Eingaben	erneute öffentliche Beratung



14. Schlussfolgerung

Der kantonale Synthesebericht ist eine wertvolle Zusammenfassung des bisherigen Planungsprozesses. Seine Schlussfolgerung für Ricken ist aber enger als seine eigene Problembeschreibung. O1 ist günstig und kann punktuelle Verbesserungen bringen; es reduziert weder die Verkehrsbelastung noch den Lärm und schafft deshalb keine gleichwertige Alternative zu einer Entlastungslösung.

Eine verantwortbare Gesamtstrategie verbindet Sofortmassnahmen, ein kompatibles BGK und die verbindliche Weiterprüfung einer langfristigen Umfahrung. Die Frage lautet nicht „BGK oder Tunnel“, sondern: Welche Massnahmen sind jetzt nötig, und wie bleibt die dauerhafte Lösung prüfbar, finanzierbar und rechtlich realisierbar?

SCHLUSSANTRAG

Den Beschluss zu O1 ergänzen: BGK als Übergangs- und Sicherheitsprojekt weiterbearbeiten; gleichzeitig einen transparenten, unabhängigen und terminierten Variantenprozess für eine langfristige Entlastung von Ricken einleiten. Regierung, Kantonsrat und das TBA St. Gallen müssen sich bewusst sein, dass Menschenleben weder durch Geldeinsparungen, Zeiteinsparungen und Umweltaspekte ersetzt werden können. Die Zeit zum Handeln drängt.

Quellenverzeichnis

- [1] Kanton St.Gallen, Synthesebericht Ausbaukonzept Rickenstrasse, RRB 2026/483 / Beilage, 16. Juni 2026.
- [2] Kanton St.Gallen, Präsentation Informationsveranstaltungen Rickenstrasse, November 2023.
- [3] Kanton St.Gallen, Präsentation Informationsveranstaltung Rickenstrasse, 29. Mai 2024.
- [4] Kanton St.Gallen, Faktenblatt Dorf Ricken – Variantenbewertung (Wirksamkeit).
- [5] Kanton St.Gallen, Faktenblatt Dorf Ricken – Variante O1: Betriebs- und Gestaltungskonzept.
- [6] Kanton St.Gallen, Faktenblatt Dorf Ricken – Variante O1b: Umfahrung.
- [7] Kanton St.Gallen, Faktenblatt Dorf Ricken – Variante O1b mod: Umfahrung modifiziert.
- [8] Kanton St.Gallen, Rickenstrasse Präsentation B63.3.014.219, März 2023.
- [9] LQP am Ricken, Landschaftsqualitätsbericht Am Ricken (SG), 16. April 2016.
- [10] Andreas Ricklin, Rickenstrasse – Von der Vergangenheit in die Zukunft, Juni 2024, insbesondere S. 8–15. Die Verkehrstabelle auf S. 8 verweist auf die kantonalen Verkehrszahlen; die Prognosekarte auf S. 9 stammt aus einer Präsentation des kantonalen Tiefbauamts.
- [11] Verein Zukunft Ricken, Formular Stakeholdereinbezug.



[12] Bau- und Umweltdepartement Kanton St.Gallen, Schreiben „Weiteres Vorgehen – Ausbaukonzept Rickenstrasse“, 17. Juni 2026.

[13] Ergänzende überschlägige Berechnungen zu Tunnellängen und Fahrzeiten („Chat GPT Berechnungen“); nur als nicht verifizierte Näherungen beigezogen.

Abbildungs- und Berechnungsnachweis

Abbildung 1: Ricklin 2024, S. 8; Datengrundlage gemäss dortigem Quellenhinweis: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Verkehrszahlen.

Abbildung 2: Ricklin 2024, S. 9; eingebettete kantonale Prognosegrafik (Originalfolie S. 25).

Abbildung 3: Synthesebericht 2026, S. 15, Abb. 14 und Tabelle 2.

Abbildung 4: Synthesebericht 2026, S. 17, Abb. 17 und 18.

Berechnung Verkehrswachstum: Gegensynthese aus 8'323 (1996) und 12'714 (2021), übernommen aus Ricklin 2024, S. 8.

Berechnungen Tunnellängen/Fahrzeiten: „Chat GPT Berechnungen“, grafische Näherungen; Unsicherheiten und Annahmen im Text ausgewiesen.

Hinweis zur Verwendung

Diese Gegensynthese ist eine fachlich strukturierte Arbeitsfassung auf Basis der bereitgestellten Unterlagen. Sie ersetzt kein geologisches, verkehrstechnisches, umweltrechtliches oder finanzwissenschaftliches Gutachten. Vor Einreichung an Behörden empfiehlt sich die fachliche und rechtliche Prüfung sowie die Ergänzung um die vollständigen ZMB-Grundlagen.